Carátula

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 42 minutos)

En nombre de la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, quisiera dar la bienvenida a los directivos de CPATU y a su Presidente, el señor Oscar Dourado. Sabemos que hay opiniones un poco encontradas -así lo hemos visto en las calles de Montevideo- sobre este tema y que ha llegado a la Comisión del Hacienda del Senado el proyecto de ley por el que se crea un fideicomiso para la conversión de la flota de taxímetros de todo el país de gasoil a nafta. Por lo tanto, sería de sumo interés para esta Comisión -seguramente, también concurrirán a la de Hacienda- conocer la opinión de ustedes acerca de este proyecto de ley.

SEÑOR DOURADO.- En nombre de la familia del taxi, saludo a los integrantes de esta Comisión y agradezco la forma en que, como acostumbran, reciben a nuestro gremio.

Hoy venimos a trasmitirles la voluntad de que nuestro gremio asuma el riesgo. Consideramos que la idea de promover un cambio de combustible en un gremio que hace cincuenta años consume gasoil, demuestra audacia e inteligencia; ocurre que a veces hay que tomar decisiones, sobre todo cuando vemos la permanente alza del precio del petróleo. Es por eso que en el día de hoy estamos aquí el Presidente y el Secretario de la gremial única del taxi; dos dirigentes del interior, nuestro amigo Gustavo Guelverzu, de San José y Leonardo Calvelo, de Canelones; y también el señor Gabriel Otero, Presidente de la asociación que agremia a todas las cooperativas del taxi de Montevideo.

Todos nosotros hemos venido a plantearles una solicitud, en su carácter de censores de la sociedad uruguaya y, además, de nuestros voceros -realmente lo sentimos así- porque son los que escuchan y trasmiten nuestras inquietudes y preocupaciones. Por estos motivos, voy a entregar al señor Presidente de la Comisión, Senador Moreira, una nota que haremos llegar a cada uno de los Legisladores y que, a continuación, paso a leer. Dice así: “El proyecto de Ley E/1004 presentado por el Poder Ejecutivo con fecha 13.06.06 que tiene por objeto encontrar el equilibrio de la matriz energética tan necesaria para el país y ANCAP permitirá la transformación voluntaria de nuestro gremio al consumo de los excedentes de nafta que en forma permanente, se van generando en el natural refinamiento de petróleo para obtener cada vez más gasoil que el desarrollo y crecimiento del país necesita.

Es por eso que cada vez tenemos más excedentes de nafta que vendemos al precio que nos quieren pagar y compramos el gasoil faltante al precio que nos quieren vender. Este proyecto tiene la aceptación voluntaria e individual del gremio del taxi que, como actor responsable de esta sociedad, consumirá los excedentes de nafta que el país generará, quedando también habilitados para el consumo de gas y de alconafta.

Además, la creación del fideicomiso permitirá abatir el alto precio del combustible que utilizamos los taximetristas para cumplir con nuestra tarea, permitiendo mejorar nuestra competitividad y eficiencia en favor de nuestros usuarios, que en su mayoría forman parte de la población de menores recursos, siendo muchas veces nuestro servicio la primera ambulancia, el segundo móvil policial si se nos requiere y el único medio de transporte de pasajeros en muchos lugares del país.

Señores Legisladores: buscamos el apoyo unánime de la Comisión que ustedes integran, como así también el más rápido tratamiento de este proyecto de ley, pues la realidad económica de la microempresa del taxi no admite demora.

Rogamos a ustedes que las ideas, inquietudes y opiniones que puedan brindar a la familia del taxi en el cambio de la matriz energética, nos las transmitan cuando lo consideren.

Un saludo afectuoso de la familia del taxi”.

Este es un pedido que hacemos en el día de hoy a todos los Legisladores, Senadores y Diputados de nuestra República Oriental del Uruguay, porque vemos con preocupación que el petróleo sigue subiendo; hoy se ubica en US$ 134 el barril mientras que el combustible está valuado con un petróleo a US$ 122. Día a día, el gasoil que echamos al tanque hace que se vayan quedando los recursos que precisamos para mantener nuestra microempresa y a nuestras familias.

Realmente hoy el combustible está expropiando nuestra actividad y, por tanto, vemos en este proyecto una solución que debemos enfrentar con seriedad, responsabilidad y sensatez, aunque también con cierto temor -pues hay muchos compañeros con desconfianza- e incertidumbre, aunque admito que esto es natural, ya que hace más de 50 años que utilizamos el gasoil.

Actualmente, podemos ver una cantidad de taxis que tienen un cartel que dice "No a la nafta. Sí al gasoil para el trabajo" y quizás sea un debe de nosotros, los directivos, no haber podido llegar a ellos para decirles las ventajas que tiene el fideicomiso de la nafta o, de pronto, no fuimos capaces de hacerles comprender la necesidad de un cambio tan necesario para seguir realizando nuestra actividad. Pero esos taxis son muy pocos -quizás sean 15 ó 20 en todo Montevideo-; son muchos más los que no tienen cartel y los que, con mucha preocupación -porque está de por medio la responsabilidad de la familia- tomarán este camino, que quizás sea incierto, pero que con el apoyo de todos ustedes sin duda lo será mucho menos. Obviamente, si contamos con el apoyo de los Legisladores de nuestro país, todos los integrantes de la familia del taxi vamos a estar mucho más seguros. Al emprender este camino lo que hacemos es, como buenos padres de familia, tomar la responsabilidad de consumir lo que al país le sobra; y somos el primer gremio en hacerlo.

Todo esto se ha valorado mucho más luego de los anuncios que, con satisfacción, escuchamos por parte del Presidente de la República en México, referentes a la existencia de gas en el Uruguay. Eso nos hace ver que este es el camino acertado, ya que las unidades que son a gasoil no pueden consumir gas, pero sí lo pueden hacer las que son a nafta, o pueden consumir alconafta u otros derivados originados en la agricultura. En fin, esto quiere decir que podemos tener otras opciones de combustible, además del gasoil.

Muy pronto, quizás la semana que viene -si nos dan los tiempos- o la siguiente, estaremos firmando un acuerdo o, digamos, perfilando una carta de intención con la Compañía del Gas del Uruguay -la ex Gaseba - que no nos compromete pero nos propone consumir gas en el futuro, porque no se trata sólo del que pasa por cañería sino también del gas comprimido que se trae en barcos. El proceso que se da en este último caso es así: primero se enfría, posteriormente se comprime y por último se reconvierte en el país. Quiere decir que en el futuro podremos tener las dos opciones.

Siempre digo a mis amigos taximetristas que miremos lo que sucede en el mundo: en Argentina, en Brasil y en Bolivia los taxímetros funcionan con nafta, pero también con gas y alconafta. Si vemos lo que ocurre en el resto del mundo, tenemos que comprender que es necesario que implementemos un cambio, dejando la voluminosa cantidad de litros que consumimos en favor de otros sectores del trabajo de este país, que la única solución que tienen es el gasoil. Me refiero a sectores como el de los ómnibus, la agricultura, la ganadería y la forestación. Los grandes motores que utilizan no tienen otra alternativa, como sí podemos tenerla nosotros.

Hoy estamos dispuestos a tomar ese riesgo con la certeza del respaldo de los Legisladores de este país, apoyándonos, enseñándonos, aconsejándonos en este cambio que vamos a asumir, por supuesto, repito, que con temor. Ello no tiene que ver con la debilidad de un gremio, sino que somos mesurados, pero decimos que sentimos temor porque se trata de tomar las mejores precauciones para hacer el cambio. Advertimos que, quizás, esta sea la única posibilidad, porque si no cambiamos a nafta, ¿qué otra solución tenemos? La de seguir pagando un gasoil caro.

Días pasados nos llegó una nota de ANCAP comunicándonos que harían el lanzamiento en el día de hoy, a la hora 15, del gasoil premium que, a granel, costará $ 39,20 el litro. Quiere decir que el precio de venta al público estará cercano a los $ 42 o $ 43. Se trata del gasoil que tendríamos que consumir en el futuro para los motores gasoleros. De modo que costaría $ 10 más el litro que el precio actual del gasoil. No tenemos, pues, otra opción que cambiar la energía con la que funciona el taxímetro. Los vehículos son más caros y el combustible es más costoso, no porque ANCAP destile

mal sino porque será importado; sin embargo, no hay otra alternativa que comprarlo, porque los países a los que se importa tienen otra tecnología.

Antes de ingresar aquí estuve con un taximetrista amigo que compró un Toyota del año 2007, pero resulta que con 120.000 kilómetros tiene que desarmar el motor y hasta cambiarle el cigüeñal. Hay cuatro taxis del Aeropuerto con ese tipo de motor que están parados en el mismo taller porque tienen la misma dificultad por el uso del gasoil, que todos sabemos contiene azufre.

Quienes nos encontramos en la dirección del gremio del taxímetro estamos convencidos de que es este el cambio que debemos hacer, por supuesto que, como dije antes, con mucha preocupación y mesura. Valoramos sobre todo que este cambio sea voluntario, porque a nadie se le obliga. Los señores Senadores y el Gobierno -que ha elaborado el proyecto de ley- podrían habernos obligado a hacer este cambio, pero optaron por el convencimiento, por la aceptación del dueño del taxi. Ojalá que muchos amigos nuestros que hoy están en contra de este proyecto -no lo digo con ánimo de revancha- sean los primeros en cambiar, porque quizás también sean los primeros en beneficiarse. La tarea que tiene la gremial única del taxi es luchar para que la familia a él vinculada cuente con las mejores posibilidades para trabajar. Lo que sí necesitamos es tiempo para realizar el cambio y mejorar en lo posible las condiciones. Creemos que trae aparejado una ventaja mayor, porque con la creación del fideicomiso, el leasing de los taxímetros nos permitiría acceder a tasas de interés menores, como pasa con los ómnibus. Actualmente, estamos pagando el 18% de tasa de interés, y cuando se autorice a que se descuente la cuota del leasing de los vehículos de los dineros que nos corresponde por el fideicomiso, ella bajará al 5,2% -tasa que tienen las compañías de ómnibus- pero, además, accederíamos a la financiación del cien por ciento de la unidad. ¡Vaya si esto es interesante para el gremio del taxi! Si tuviéramos ese cien por ciento de financiación, no estaríamos obligados a malvender la unidad que queda en desuso o, de lo contrario, podríamos utilizarla para el recreo de nuestras familias que, hoy en día, por la actividad, por ser pequeños y por tener una escasa rentabilidad -si bien no es muy dificultoso conseguir un leasing, a pesar de que el Banco de la República nos ha dado una mano- nunca podemos acceder al cien por ciento de la financiación.

Con el fideicomiso, repito, sí lograríamos esa financiación que es muy interesante para los taximetristas. También lograríamos tener una mejor competitividad, ya que en la actualidad el taxi está aportando al fideicomiso del gasoil -no estamos en contra de ello, y no lo hemos dicho públicamente porque nadie puede negar los resultados positivos que ha tenido ese fideicomiso- pero las personas que andan a pie en el Uruguay, sean domésticas, estudiantes o lo que hagan, tienen un boleto razonable, lo que perjudica al taxi porque está más caro. Si nos comparamos con los ómnibus, quiero señalar que antes estábamos en una situación favorable, pero no queremos que quiten el alivio a los tres millones de uruguayos, sino que nos posibiliten mejorar nuestras condiciones de trabajo. Eso es lo que necesitamos: la utilización de la nafta es una de las posibilidades para mejorar nuestras condiciones de trabajo a favor del servicio, porque podremos ocupar los kilómetros libres y no tendríamos que estar permanentemente subiendo la tarifa, que va en contra de los usuarios del taxi. Además, lograríamos tener mejores condiciones para nuestras familias e hijos.

Agradezco que nos hayan recibido, dado el cuestionamiento que han recibido de parte de la opinión pública en el sentido de que algunos taximetristas no están de acuerdo con este planteamiento. De todos modos, quiero señalar que es bueno que no todos los uruguayos estemos de acuerdo con lo que se va a hacer, porque del intercambio de opiniones y de las discrepancias, los países y las sociedades crecen. Tenemos mucho orgullo de estar hoy aquí con ustedes, el Presidente y el Secretario de la gremial, representando a la Federación Uruguaya de Taxis del país -organización de segundo grado que atiende a todas las gremiales de los diecinueve departamentos- el señor Gabriel Otero, que es el Presidente de la organización que engloba a todo el sistema cooperativo de taxímetros de Montevideo y Canelones, un compañero del departamento de San José, así como a dos directivos de CAYCUT, que es nuestra cooperativa de ahorro y crédito. Todos nosotros gozamos de nuestros cargos, así como de la representatividad que nos dieron nuestros iguales; por ello, hoy venimos a defender la necesidad que tienen nuestros iguales, es decir, los taximetristas, de acceder a este fideicomiso lo más rápido posible.

Hoy escuché que ANCAP va a tener que aumentar las tarifas del combustible lo que, realmente, nos preocupa mucho, porque ya no podemos trasladarlo a los precios: se trata de una realidad, porque cada vez que aumentamos la tarifa tenemos menos viajes, y los trabajadores del taxi,

que son alrededor de dieciséis mil, cada vez tienen menos salario. También existen cinco mil microempresas de taxis que, cada vez que aumentan las tarifas, tienen menos ingresos para pagar sus obligaciones, lo que lleva a que el gremio esté muy endeudado con los bancos por la renovación.

Quiero aclarar que desde el año 2001 hasta el 2005 -que fue cuando salió el leasing- prácticamente no hemos podido cambiar la flota; los autos que tenemos son de 1996 y de 1997 y, todavía, queda andando alguno del año 1993. Hoy día estamos endeudados por cambiar la flota y el combustible se está quedando con el dinero que necesitamos para poder desarrollar nuestra actividad, ya que si no cargamos gasoil, no podemos caminar; a veces, en otro tipo de actividad se puede postergar algún gasto, tal como nosotros lo hacemos en la parte de la mecánica, en el cambio de una cubierta o en la reparación de los guardabarros, pero si no cargamos gasoil no podemos trabajar y no recaudamos nada.

Entonces, necesitamos la rapidez del tratamiento de este fideicomiso. A aquella gente que piensa distinto que las instituciones del gremio, nosotros les decimos que si tienen una idea mejor para encontrar una solución al problema del combustible, no la escondan, trasmítanla.

La realidad es que no se nos deja entrar, y creemos que las razones esgrimidas por parte de los Ministros de Transporte y Obras Públicas y de Economía y Finanzas son razonables, pero necesitamos una solución para el tema del combustible. Entendemos que ésta a la que estamos haciendo referencia puede ser, efectivamente, una solución, sobre todo cuando vemos el problema mencionado por el señor Daniel Martínez, en su momento Presidente de ANCAP, de la dificultad de almacenamiento de toda la nafta para su posterior reventa, dado que se precisa espacio.

Entonces, ¡qué bueno sería que pudiéramos contribuir positivamente con ese tema! Cada vez que renovamos los vehículos, tiramos coches gasoleros nuevamente al mercado interno, acrecentándose así cada vez más el consumo de gasoil; ahora bien, en los futuros cambios que se implementen en el taxi, ya no haremos eso, sino que cambiaremos coches a nafta por coches a nafta.

Lo más importante es que esta medida del fideicomiso del gasoil va en un sentido inverso a lo que hemos vivido hasta ahora, que es de más gasoil a menos gasoil. Cabe acotar que este es un problema endémico que fue detectado en 1992 cuando se fijó el impuesto al vehículo gasolero -en aquel momento gastábamos 1,3 ó 1,4 litros de gasoil- y, finalmente, la sociedad lo declaró inconstitucional, por lo que fue eliminado. Ahora bien, quienes gobernaban -por decirlo así- en este Parlamento advirtieron que existía un problema, y lo cierto es que hoy en día gastamos aproximadamente tres litros de gasoil por cada litro de nafta. De manera que este es un tema que hay que solucionar.

Como es sabido, en Alemania, en Brasil, en Argentina y en Chile está faltando gasoil; entonces, aquí vamos a dejarlo para los transportes de mayor tamaño.

Muchas gracias a los señores Senadores por su atención.

SEÑOR OTERO.- Buenas tardes. Represento a la central de cooperativas y, en el mismo sentido de lo que se acaba de expresar, quiero señalar que desde el año 1991 las cooperativas que integran esta central han venido luchando simplemente por los puestos de trabajo. Somos autogestionantes de una herramienta que, creemos, fue muy generosa, al igual que lo fue el propio Presidente doctor Vázquez al darnos los permisos. Hemos sabido aprovechar esa herramienta, y hoy en día contamos con una estructura de trabajo alrededor del taxi que, de hecho, fue montada por nosotros mismos; así contamos con nuestro seguro, con nuestro taller y con nuestra gestoría.

Por eso mismo -y por lo que decía el señor Dourado- vemos que nuestra herramienta de trabajo y toda la estructura que hemos montado alrededor de ella están corriendo peligro. Entonces, entendemos que la salida que nos da el Gobierno a través del cambio a nafta es absolutamente necesaria para el país, dado que se precisa el gasoil para la producción y para el trabajo. Así, pues, estamos totalmente embarcados en esta empresa.

Esperamos, eso sí, que todo esto se instrumente con la mayor celeridad posible -claro que esto queda en manos de las Comisiones que tratarán este proyecto de ley- porque aún estamos pagando la flota que pudimos renovar en los últimos dos o tres años, después de más de diez de haber mantenido coches con un millón de kilómetros. La realidad es que, lo que hoy nos insume el gasoil es lo que en aquel momento nos insumía la manutención, pagando leasing a determinados intereses que, verdaderamente, no eran los que regían para otro momento; pero bueno, estamos hablando de empresas cooperativas, con balances medio dañados; en definitiva, era lo que había, y hoy día estamos pagando en Unidades Indexadas nuestra herramienta de trabajo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Según tenemos entendido, esa cooperativa está integrada por trabajadores del taxímetro que hicieron un sorteo de chapas en más de una oportunidad.

SEÑOR OTERO.- Así es. En el período comprendido entre los años 1991 y 1996 se realizaron cinco sorteos.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Y cuántas personas integran esa cooperativa?

SEÑOR OTERO.- Teniendo en cuenta que hay unas diez personas por cooperativa, se trataría de entre setecientas y ochocientas personas. Claro que eso solamente contando la gente que maneja el taxi, pero tenemos también -como se ha dicho- nuestro taller y nuestra gestoría. Justamente, a partir de allí fundamos esta cooperativa de segundo grado, que abriga y da cobertura a sus socios de la misma manera que lo hace CPATU. Hay que destacar que todo esto ha sido el producto de muchos años de trabajo, donde hubo momentos buenos y malos.

En los últimos dos o tres años hemos logrado alcanzar un cierto grado de estabilidad en el trabajo que ha sido posible, reitero, por la renovación de la flota, cosa que desde el año 1998 no se producía. Sin embargo, al día de hoy vemos que con el insumo de combustible, estamos cayendo nuevamente en atraso de pagos. En estos momentos, la situación es muy distinta a la registrada anteriormente, cuando se le debía a un banco; ahora, tanto al Banco de Previsión Social como al leasing hay que mantenerlos al día porque, de lo contrario, inmediatamente se procederá al retiro de los coches de plaza. Es decir que no hay forma de mantener nuestra herramienta de trabajo con los costos de combustible que, en estos momentos, superan ampliamente el 30%.

En lo personal, con 38 años de edad y con 13 ó 14 años en el taxímetro, no tengo ningún tipo de experiencia con este combustible, pero sé que técnicos del Ministerio de Economía y Finanzas -y supongo que también de la Presidencia de la República- consideraron viable esta situación. Por lo tanto, nos acogemos a lo que el Gobierno quiere y esperamos una pronta aprobación de este proyecto de ley.

SEÑOR DOURADO.- Quiero agregar que el proyecto de ley presentado por el Poder Ejecutivo comprende también adelantos para el gremio del taxi, así como la creación de un fideicomiso para aquellas unidades que, por algún motivo, no puedan ser cambiadas. Por ejemplo, el compañero Gabriel Otero no puede realizar el cambio porque tiene iniciado un leasing y, por la normativa que lo regula, deberá esperar a cumplir los 36 meses de uso y ejercicio del taxi. Lo mismo ocurre con la ley del IMESI, donde se establece un plazo de tres años. Quiere decir que para aquellos taximetristas que demuestren su voluntad de cambiar, el fideicomiso -que en su momento era de $ 7.200, pero que con el incremento de combustible alcanzó la cifra de $ 7.840- les garantizaría la viabilidad económica de la microempresa del taxi, hasta tanto procedan a dicho cambio.

Evidentemente, los números están hechos para que quien cambie a nafta, tenga un mayor alivio, lo cual está bien que así sea. A su vez se estableció que ese fideicomiso deberá ser gozado por un propietario y un trabajador, es decir, dos familias por taxi; accederán al 50% de ese alivio, cosa que nos parece muy bien porque lo que en el Uruguay falta es trabajo. Desde el pasado, nuestro país se ha movido entre quienes tenían y quienes no tenían trabajo; en este sentido, creo que aquellos que brindan mano de obra deberían tener un mayor alivio, porque van a hacer más kilómetros y porque van a tener más responsabilidades. Reitero que esto nos parece muy bien, entre otras cosas, porque

permitirá regularizar la relación laboral de algún trabajador, no tanto de Montevideo, sino del interior que, seguramente, los señores Senadores conocen muy bien.

Todos sabemos que, por costumbre o por necesidad, hay trabajadores que no están regularizados porque la empresa mantiene deudas con el Banco de Previsión Social o con la Dirección General Impositiva. En estos casos, el fideicomiso constituirá una herramienta para que el taximetrista, e incluso los cooperativistas de taxis de Montevideo que tienen deudas con el Banco de Previsión Social, puedan acordar las formas de pago. De esta manera, el Estado se aseguraría su dinero -que es el de todos nosotros- y, a su vez, ese taximetrista o cooperativista no perdería su fuente de trabajo.

Cabe aclarar que cuando hablamos de la fuente de trabajo de un taximetrista, no nos referimos solamente a él, sino también a toda su familia y a su compañero de tareas de todos los días.

En consecuencia, y teniendo en cuenta los números que hemos hecho con las autoridades correspondientes, estimamos que habrá alrededor de 2.700 puestos de trabajo regulares y registrados en todo el país. Seguramente, esto dará una mayor vitalidad a este proyecto de ley.

Por otro lado, en Montevideo existen diez sistemas de radio taxi; solamente Radio Taxi 141 tiene 82 funcionarios y, como bien decía el señor Gabriel Otero, la cadena de actividad que genera el taxi es muy grande, porque en ella comprendemos a todos los talleristas, mecánicos, chapistas, electricistas, etcétera.

Este fideicomiso, sumado al cambio de combustible, provocará una gran actividad bancaria de características positivas y, sin duda, también una mayor venta de automóviles.

Hace dos años mantuvimos contactos con República AFAP y sabemos de sus limitaciones para la inversión en los sistemas de ahorro previsional. Por lo tanto, como deseamos trabajar con ellos, pensamos que este fideicomiso podría constituir una muy buena herramienta para que las AFAP cuenten con mayor rentabilidad para quienes están retirados y para que nosotros podamos tener los dineros necesarios para el cambio de la unidad con la certeza del cobro lo que, sin duda, es muy importante para la previsión social.

Consideramos que este fideicomiso genera al país otros beneficios positivos y, si bien alivia al rubro del taxi, favorece directamente a tres millones de uruguayos porque todos nos vamos a ver favorecidos con un mejor servicio a pesar de ser más barato. Asimismo, lograremos también -porque vamos a ayudar a ello- el equilibrio que resulta tan necesario en el refinamiento del combustible ya que hoy, aunque no lo veamos, es un problema endémico y nos perjudica absolutamente a todos. Justamente, días atrás, en una Asamblea, comentaba con algunos taximetristas que si hace veinte años le preguntaba a mi abuela acerca del valor de un barril de petróleo, no sabía la respuesta; lo único que le preocupaba era el valor de la garrafa o del litro de queroseno. Sin embargo, hoy día todas las abuelas de los uruguayos saben que el petróleo vale US$ 140. Esto nos muestra a las claras la gravedad de la situación con respecto a la energía y el combustible.

En resumen, pensamos que con este cambio vamos a encontrar el alivio que buscamos, pero también vamos a ayudar al país. Como actores vivos del Uruguay, tenemos la responsabilidad de asumir el riesgo. A veces es necesario no quedarse en las trincheras sino asomar la cabeza para salir adelante; es verdad que se corren muchos riesgos, pero no queda otra opción.

SEÑOR ROSADILLA.- Agradezco la presencia de la delegación que hoy nos visita.

En realidad, deseo hacer seis preguntas pero, como sólo están separadas por una cuestión de comodidad ya que refieren al mismo tema, las voy a formular en conjunto.

En primer lugar, quiero saber desde qué fecha tenemos paramétricas sobre los costos en los taxis -si es que las hay- elaboradas desde el punto de vista científico o técnico. Asimismo, si están hechas, quién las elaboró, porque tal vez exista más de una.

En segundo término, y concomitantemente con esta inquietud, deseo conocer si tenemos, y desde qué fecha, estudios sobre el porcentaje de incidencia del combustible en el costo. Me refiero a cómo ha ido evolucionando la variable combustible. Insisto en que deseo tener, también, información acerca de las fuentes, si las hay.

En tercer lugar, no me queda claro cuáles son los estudios que figuran en la base de los cálculos que aparecen en el proyecto a los efectos del establecimiento del monto del fondo y de los porcentajes de subsidio a los precios de la nafta para los taximetristas. ¿Cuáles son los estudios que nos llevan a esos números?

El otro conjunto de preguntas tiene que ver con la base científica de los números y las variables históricas que nos llevaron a esta situación. Asimismo incluye también un tema que, si bien es de carácter general, no por ello resulta menor. Hace instantes se habló aquí de una rentabilidad exigua en el rubro del taxi, y aunque no soy un entendido en el tema -sí un interesado que ha participado en diversas actividades junto a esta gremial y otras, así como con cooperativas- simplemente por andar por la calle constato que el rubro está evolucionando a causa de una demanda de viajes cada vez mayor, situación ésta que puede confirmar cualquier taximetrista. Además, como los precios que hoy acusa el traspaso o la venta de las unidades prácticamente se están duplicando en dólares -aunque el dólar está bastante más bajo que a fines de 2003 y de 2004- a ojos de buen cubero puedo estimar que los niveles de rentabilidad tienen que haber aumentado y, por lo tanto, concomitante o proporcionalmente, también los niveles de interés y lo que se paga por una unidad.

Quisiera saber si estoy errado o si esto es así.

Creo que estas son todas las preguntas que voy a hacer.

SEÑOR GALLICCHIO.- Quisiera saber si podemos conocer el porcentaje de incidencia del consumo actual de gasoil en el taxímetro con respecto al volumen general de uso del gasoil en todo el Uruguay.

Por otra parte, ustedes ya conocen el texto del proyecto de ley. ¿Tienen alguna observación al respecto, o están totalmente de acuerdo, incluso con las cantidades?

SEÑOR DOURADO.- La paramétrica del taxímetro -que es un transporte tarifado- se fija por el Ministerio de Economía y Finanzas desde hace por lo menos 40 años. Cualquiera de nosotros tiene libre acceso a toda la historia tarifaria del taxímetro. Hasta 1984 ó 1985 la incidencia del combustible era del 8%, pero después subió al 11% de lo que recaudamos diariamente. Cuando el gasoil estaba a $ 19 y la nafta a $ 29, con los incrementos del combustible estábamos en el 30% o 31% del bruto de lo que recaudábamos, mientras que hoy llegamos al 42%. En el día de ayer recibí la liquidación de un trabajador al que le quedé debiendo $ 187. Resulta que llenó el tanque con gasoil por el que pagó $ 1.200, retiró $ 600 de salario, sufrió una pinchadura y, como dije, le tuve que pagar $ 187; es increíble. A instancias de la Gremial Única del Taxi y de FEUTAX, hace varios años cambiamos las tarifas y todo el interior se pasó mayoritariamente a la tarifa de Montevideo, a la baja, menos -por tener actividad turística y necesitar, por tanto, vehículos de mayor porte y mejor presencia- los departamentos de San José, Colonia, Canelones y Maldonado. El Aeropuerto Internacional de Carrasco tiene una tarifa diferencial porque, como sabemos, el traslado se realiza solamente desde allí hasta el Centro. Estos fueron los únicos departamentos que continuaron con una tarifa algo mayor en los recorridos y en el valor de la ficha. En la búsqueda del pasajero perdido, todos los taxímetros del interior renunciaron a cobrar más, pero pensando en asegurarse una mejor ocupación, tan necesaria.

El trabajo relativo al fideicomiso -sobre el que consultaba el señor Senador Rosadilla- fue realizado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con el asesoramiento de un economista, la Corporación Nacional para el Desarrollo y el Ministerio de Economía y Finanzas. Quiero destacar la seriedad y la capacidad técnica del trabajo que realizaron esas tres instituciones del Estado; está muy bien hecho, y cuando nos fue presentado, quedamos sorprendidos por el conocimiento que tenían acerca de la realidad del taxímetro. Se preocuparon hasta de conseguir los valores de los automóviles en el mercado, los consumos y la duración de los motores, así como del fideicomiso y la cantidad de litros mensuales (1.400) que el taxímetro necesita, en Montevideo, para desarrollar una actividad de

11.000 kilómetros. Insisto en que todos esos estudios fueron realizados con la seriedad debida. Realmente, desde el punto de vista técnico, nos sentimos respaldados por el Estado uruguayo.

Por cierto, las paramétricas establecen fielmente los costos del taxímetro. Ahora bien, debe entenderse que, debido a la inflación que estamos padeciendo, el dólar baja y, como es uno de los componentes de esa paramétrica, se convierte en el elemento que hace subir el costo de la tarifa, pues también se ve reflejado en el precio del combustible. Téngase en cuenta, asimismo, que una cubierta que valía US$ 34 o US$ 35, hoy cuesta US$ 58. Lo mismo ocurre con la mano de obra, con los insumos y con todo.

El impacto del gasoil es muy importante. Antes, los uruguayos decíamos que era el combustible más barato -más lo decíamos los taximetristas, que hasta utilizábamos Mercedes Benz 240- pero hoy ha pasado a ser, diría, el "repuesto" más caro del taxímetro.

Realmente, estamos en una situación muy precaria. Entre otras cosas, el monto de reintegro proviene del precio de la nafta que, luego de la negociación llevada adelante por el señor Presidente de la República con el Ministerio de Economía y Finanzas -que pretendía que fuera de $ 18,60- se ubica en los $ 17,30 a pesar de que nosotros habíamos pedido que se ubicara en los $ 15. La cantidad de litros que solicita la gremial son 1.400, de los cuales el 50% es para el interior. Al mismo tiempo, estamos trabajando con las autoridades del Ministerio de Economía y Finanzas, a efectos de que los taximetristas involucrados en el área metropolitana -que abarca La Paz, Las Piedras, Progreso, Santa Lucía y la ciudad de San José- y en la zona del Aeropuerto Internacional de Carrasco, dispongan de un 20% más de combustible para desarrollar su actividad. Esto también lo solicitamos para el departamento del señor Senador Antía, pero solamente para los tres meses de verano.

(Se suspende momentáneamente la toma de la versión taquigráfica)

Con respecto a la utilidad, debemos informar lo siguiente. En la actualidad, la microempresa que trabaja en el taxi tiene una utilidad que nunca supera, ni en la mejor de las condiciones, los $ 10.000. No obstante, debemos admitir que se ha producido una muy buena recuperación de viajes de taxímetro, pues antes hacíamos entre doce y catorce viajes y hoy estamos cerca de los veinticuatro viajes por día. Al mismo tiempo, ha habido una recuperación importante del salario de los trabajadores, el cual tiene una incidencia del 37% en lo recaudado, pues el 29% del total corresponde al pago de la comisión. Además, como nos han dado tarifa para paliar el costo del combustible, el salario del trabajador ha mejorado mucho. Tal como acotaba el señor Senador, es cierto que los trabajadores están muy contentos, pues hoy tienen el salario digno y decoroso que debe percibir cualquier padre de familia para cubrir las necesidades básicas. Sin lugar a dudas, el salario ha sido mejorado.

El precio del taxi, que hoy está a la baja, es producto -cuando el gasoil costaba $ 19, había algo más de rentabilidad- de la inmigración. Muchos amigos nuestros que se han ido a otros países, mandan dinero para comprarse un taxi o una casa; algo típico de los uruguayos, así como también de ciudadanos de otros países. Los que emigran buscan el retorno y el taxi es una actividad que permite rápidamente la reinserción. Es un gremio que se ha destacado por tener inmigración de españoles e italianos, pero también de uruguayos. Como dije, si una persona retorna al país, no es fácil insertarse en un trabajo, pero el taxi acepta a esa gente.

El taxi es caro en todo el mundo. Por ejemplo, en España, los taxímetros cuestan más; y es donde hubo más emigración, como, por ejemplo, en La Coruña, donde son más los que vuelven y buscan insertarse en la sociedad. Sin lugar a dudas, estamos convencidos de que con la creación del fideicomiso, un taxi va a valer mucho más; esa es una realidad porque va a tener mejor competitividad, una economía sana y la posibilidad de pagar sus cuentas con certeza a los organismos del Estado. Antes de que el taximetrista reciba los dineros del fideicomiso, deberá pagar sus obligaciones. Dicho de otro modo, podrá acceder al fideicomiso quien esté al día con sus obligaciones.

Nosotros consumimos cinco millones de litros de gasoil mensualmente, entre el 10% y el 12% de los litros que se consumen en el Uruguay, lo que es una cantidad muy importante. Sin embargo, es aún más importante cuando vemos la cantidad de litros que importamos a precios muy caros -que es el

precio al que nos quieren vender- y con fletes carísimos, porque accedemos al gasoil de los países del Norte, que ya no tienen un desarrollo pujante en lo agrícola ni en lo económico, porque está todo hecho.

Como dije, tenemos que pagar fletes muy caros para traer el gasoil y, por lo que escuché, en porcentajes estaríamos hablando del 35% de lo que se importa. Por tanto, vemos que la cantidad de litros que utiliza el taxi es muy importante. Es más, podemos decir que vemos una debilidad. Cuando empezamos a negociar con el Gobierno teníamos dos componentes para discutir el precio de la nafta: uno era el del combustible, porque hablábamos de $ 19 contra $ 29,70, y otro la cantidad de litros que teníamos para dejar a la sociedad uruguaya. Debido a la obsecuencia de algunos compañeros, perdimos ese primer elemento de negociación y hoy sólo tenemos lo que, gustosamente, le estamos brindando al país: la cantidad de litros, que es muy importante. Además, existe la garantía de que aquel que cambie a nafta, luego va a sustituir ese vehículo por otro a nafta, dejando el primero para uso doméstico y, de ese modo, no se verá incrementado el uso del auto a gasoil.

Todos cambiábamos el motor de nuestro auto porque el gasoil era más barato, pero eso ya se ha dejado de hacer. Entendemos que no se le puede seguir poniendo impuesto a la nafta para que el gasoil salga más barato, cuando se consumen tantos litros de gasoil. Hoy vemos en la agricultura, en la ganadería y en la forestación máquinas que por su enormidad consumen muchos miles de litros de gasoil.

Por otra parte, algunos señores Senadores que son del interior sabrán que el servicio de taxis en capitales departamentales como, por ejemplo, Trinidad, es el único medio de transporte de pasajeros. Eso ocurre con algunas capitales y con muchas ciudades del interior. Por ejemplo, en Rocha, en el Chuy, en La Paloma, en Vergara o en Lascano el taxi es el único medio de transporte que tiene el vecino de ese lugar. Por tanto, podemos decir que cada vez más estamos cumpliendo una función muy importante que nos beneficia, pero que también nos enorgullece. Esa es una realidad. Podemos decir, por ejemplo, que la gremial más importante que hay en el interior, en cuanto a tamaño y cantidad de taxis, está en Canelones, y luego sigue Maldonado. La verdad es que en muchos lugares no hay ómnibus.

Hay una anécdota -que es increíble- de un amigo que en un año tuvo dos records con el taxi. Compró un coche Volkswagen Paratí que tenía un año y al año tuvo un choque tan importante -el auto parecía una caja de cigarrillos cuando uno la va a tirar- que necesitó hacer dos leasing en un año y sustituir dos veces su herramienta de trabajo.

Además, hay otro problema más grande -y por eso les pedimos celeridad en este tratamiento- y es que no hay autos gasoleros a la venta, porque aumentó cien por ciento el IMESI y el que los importaba antes podía usarlos para vender para taxi o para uso doméstico, pero ahora ninguna empresa toma el riesgo de traer coches gasoleros, también motivado esto por la posibilidad del fideicomiso. Asimismo, otras marcas que no se usaban en el taxi, o las mismas marcas que usamos ahora, no son traídas porque si no se las venden a un taximetrista, no se las venden a nadie. Entonces, si hoy sucede algo y debemos sustituir el puesto de trabajo, no lo podemos hacer. En ese sentido, comparto lo expresado por Francisco Salanova, pues es la realidad. Si quisiéramos sustituir un auto, no lo podemos hacer. Las últimas camionetas Volkswagen llegan en agosto de este año; nos hemos reunido con los proveedores y para traer un auto gasolero nos exigen el pago del IMESI del 100%, y si luego sale el negocio, nos devuelven el dinero. En realidad, se liquidó el mercado del automóvil particular.

SEÑOR PRESIDENTE.- Escuchaba con mucha atención las informaciones que se nos brindan y debo decir que sobre algunas cifras tengo información un poco diferente a la que ustedes estaban dando. Es conocido que éste ha sido un tema polémico dentro del gremio, aunque a nosotros no nos interesan cómo se dieron las mayorías o minorías en ese ámbito. Pero estuve leyendo una publicación llamada algo así como “Taxi Libre”, en la que se hablaba de que en dos asambleas habían votado casi por unanimidad pronunciarse por el gasoil. Eso fue el año pasado, aunque quizás las cosas han cambiado mucho desde entonces. No obstante, en esa oportunidad el reclamo era por un fideicomiso del gasoil.

El transporte colectivo de pasajeros -interdepartamental, departamental y urbano de Montevideo- tiene un fideicomiso del gasoil que, en definitiva, lo pagamos todos aquellos que tenemos vehículos gasoleros; además, ahora se va a aumentar por la suba del petróleo. Aquí aparentemente la solución es otra, pero lo que sí es cierto es que mirando el proyecto del Poder Ejecutivo, hay una asignación de partidas muy importante para este fideicomiso que llega a US$ 70:000.000 hasta 2010, y a partir de 2011 es de US$ 50:000.000 por año. Aparentemente, según lo que se expresa en el proyecto, esto se pagaría con esa nafta que, en lugar de exportarse, se volcaría acá.

El Presidente de CPATU dio dos porcentajes sobre el consumo de los taxis, uno del 10% o 12% y otro de más de 30%, que no entendí. Se me había dicho que el consumo no llegaba al 3% del total de gasoil que el país consume. Esta información me llega desde el Ministerio de Economía y Finanzas y hay una enorme diferencia con los datos que nos traen en el día de hoy y que hablan de un 10%. Este es un tema concerniente al Ministerio de Economía y Finanzas y, en realidad, no lo tenemos que hablar con ustedes, pero quería analizar de alguna manera la posible votación de este proyecto de ley.

Evidentemente, la realidad de Montevideo no es la misma que la de la mayoría del interior; quizás Canelones tenga una situación similar. Los taxímetros de Montevideo circulan y viajan muchos kilómetros por día y consumen el triple o el cuádruple de combustible de lo que puede gastar un taxímetro en Flores, en Salto, en Colonia o en Paysandú. Por lo que expresaba el señor Dourado, veo que existe algún conocimiento de la reglamentación, porque aquí hay cifras que no están. Aquí hay una estimación ficta que le será entregada a ustedes todos los meses, como compensación por lo que van a pagar por la nafta en el surtidor. Imagino que debe ser diferente en Montevideo y en el interior. Se ha hablado de dos personas manejando el taxímetro, pero no sé si eso es igual o no en uno y otro caso.

Con respecto a la renovación de la flota, el señor Dourado decía que para facilitar las cosas a quienes todavía tienen un leasing pendiente de pago, les adelantarían dinero. Sin embargo, de la lectura del artículo 4º no me surge esa interpretación, porque expresa que "se podrán disponer adelantos de dinero a cuenta de la implementación del mecanismo, con afectación de la partida destinada a esos efectos en el artículo anterior," -que son las partidas anuales- "a aquellos propietarios que adquieran sus unidades a nafta, cambiando el vehículo -taxi o remise-", etcétera. De acuerdo con el texto de la disposición, ¿alguien que está pagando un leasing no lo está adquiriendo? La ley dice otra cosa, mientras que en el texto que acabo de citar se expresa "aquellos propietarios que adquieran". Por lo tanto, habría que modificar el texto para que eso fuera posible, porque no contempla esa posibilidad.

Supongo que habrán hecho un cálculo, de modo de saber que con lo que se les da pueden adquirir una nueva unidad en el tiempo en que cada uno pueda; o cuando tenga cuotas de un leasing tendrá que terminar de pagarlas. Imagino que habrán realizado una estimación temporal de cuántos son los que tienen un leasing, cuánto cuesta el recambio de las unidades y en cuánto tiempo se podrán amortizar. Estuve conversando con los taximetristas que se oponen a esta medida y nos señalaban que los vehículos gasoleros duran más, tienen menos mantenimiento, gastan el 50% menos y tienen un mayor rendimiento de kilómetros. Es decir, hay personas que nos dan argumentos económicos en contrario.

Como Legisladores, además de considerar las opiniones de un gremio como el de ustedes -que tiene más de 5.000 integrantes- tenemos que ver qué costo tiene para la sociedad uruguaya. Me refiero a si ese mayor consumo de la nafta y el menor consumo del gasoil -en realidad, las dos cosas están unidas- alcanza para pagar una cifra que es realmente importante, como lo son US$ 50:000.000. He escuchado que el subsidio del gasoil para el transporte colectivo es de US$ 50:000.000 anuales, y sería lo mismo para este subsidio a las naftas. Son porcentajes que comenzarán a incrementarse porque subió el petróleo, tema sobre el que conversaremos oportunamente.

Insisto en que quisiera saber si el costo que ese cambio supone es absorbido, aunque seguramente no estarán en condiciones de decirlo porque quizás tienen otra versión del Ministerio de Economía y Finanzas. Pero ese es un tema del Gobierno, no de ustedes. De todas maneras, me gustaría saber si han hecho el cálculo en cuanto al cambio de la flota y si eso se compensaría con esta partida mensual que se les dará. ¿Cuánto han negociado con el Gobierno? Imagino que antes de decir

que estaban de acuerdo les habrán dicho que les darían equis cantidad por mes. Eso no está en el proyecto de ley, pero se hará en la reglamentación futura. De modo que hay detalles de la iniciativa que no conocemos porque no están, por lo que nos gustaría escuchar qué han hablado con el Gobierno, qué les han dicho que les van a dar y si eso puede compensar las ventajas que también pierden al pasar de vehículos gasoleros a coches a nafta.

SEÑOR DOURADO.- En el estudio que hicimos con el Ministerio de Economía y Finanzas se contempla el mayor consumo por litro y el desgaste prematuro de los motores. Por ello es que hoy el taxi consume 1.000 litros de gasoil, y la solicitud que hace el gremio del taxi es de 1.400 litros por mes para Montevideo y el 50% de esa cantidad para los del interior, porque sería injusto que se les diera la misma cifra que a los de la capital. El trabajo que hemos realizado es para alcanzar un rendimiento de 8 kilómetros por litro, porque entendemos que los trabajadores -aun más en invierno- tienen que hacer uso de la calefacción, porque estar en la noche en un auto con el motor apagado, es peor que permanecer a la intemperie, debido a que los hierros se enfrían. Por ello se han contemplado todas estas cosas. Ahora bien, el Ministerio de Economía y Finanzas nos propuso 1.133 litros y nosotros pedimos al señor Presidente 1.400 litros, porque es la cantidad mínima indispensable que precisan los taxímetros.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿A qué precio?

SEÑOR DOURADO.- El precio de la nafta, como lo dije anteriormente, es de $ 17,30 el litro; hoy sabemos que el Uruguay la exporta a un precio cercano a $ 8,00 o $ 10,00, que la tienen que almacenar y salir a vender al precio que nos quieran pagar a los uruguayos. Pregunto si el taxi estaría dispuesto a consumirla a más del doble del valor que la exportamos para que se beneficien otras sociedades y no la nuestra.

Como señalé antes, lo importante de todo esto es que no volveremos a volcar autos gasoleros a una plaza que esta infestada de ellos y que le hace mal al necesario equilibrio que tiene que tener nuestra refinería de ANCAP. Pensamos que esta es una solución y, por supuesto, creemos en una solución con el respaldo de los señores Senadores y del Gobierno.

El taxi no dispone de técnicos ni de economistas para avalar o contradecir los dichos del Ministerio de Economía y Finanzas o por un órgano de prensa -tal como mencionó el señor Presidente- pero sí nos nutrimos de la experiencia de quienes trabajan doce horas detrás del volante y de lo que vivimos diariamente, y lo concreto es que necesitamos un combustible más barato.

Cuando hablamos de establecer un ficto, nos referimos a que se contemplen las realidades del interior y la de Montevideo; por eso es que decimos que no podemos dar $ 200 más de nafta a un taxímetro de San Ramón, puesto que se vería beneficiado de una manera que no sería conveniente para ninguno de nosotros. Obviamente que tenemos que dar las herramientas necesarias al taxi que está en Santa Lucía, en Canelones, en La Paz o en Las Piedras, pues para ellos llegar hasta Montevideo es un viaje cotidiano y comparten con nosotros el trabajo, porque no hay una frontera departamental, así como tampoco una carretera que nos separe. Por el contrario, hoy nos une la realidad social de que se han poblado todas esas zonas, como sucedió en Camino Maldonado hacia Pando y en la Costa de Oro hacia el primer peaje. Estos límites se confunden, y si bien nosotros no lo hemos percibido en el trabajo diario, sí lo han constatado las autoridades municipales de estos tres departamentos, que determinaron un área metropolitana para el transporte colectivo de pasajeros, lo que está muy bien.

El aporte que realizó el señor Presidente de la Comisión en cuanto a la ley es correcto porque nos nutre, aunque interpretamos que la posibilidad de que el Gobierno otorgara partidas anteriores al cambio -hablamos con representantes del Ministerio de Economía y Finanzas- era para aquellos taximetristas que decidieran el pasaje a la nafta; es decir, que el país hacía el esfuerzo para aquellos que se comprometían cuando el leasing o el IMESI les permitiera hacerlo -tal vez, después de cinco, diez o doce meses- y luego de demostrar que habían señado un coche a nafta. Eso es, precisamente, lo que les permitiría acceder a los $ 7.850 que se plantean hoy.

Aclaro que el taximetrista que hoy tiene un auto a gasoil, si no puede cambiarlo -sea porque el leasing no se lo permite o porque tiene un auto que está afectado por el IMESI por 36 meses- no va a poder pagar aguinaldo a fin de año; esta es la realidad. La verdad es que precisamos que nos ayuden para poder seguir pagando a los bancos y para, en forma básica, hacer el cambio.

En el día de hoy leímos un reportaje al Subsecretario de Economía y Finanzas, economista Bergara, que forma parte de la carpeta que vamos a entregar al señor Presidente de la Comisión, Senador Moreira, y que contiene una recopilación de todos los artículos de prensa que hemos ido reuniendo, a los efectos de que todos los miembros de la Comisión puedan enriquecerse accediendo a este material que consideramos muy valioso. Realmente, entendemos que es importante y serio todo el trabajo que hemos desarrollado desde hace casi un año y medio junto al Ministerio de Economía y Finanzas.

A su vez, es muy cierto lo que ha manifestado el Presidente de la Comisión en cuanto a que nuestro pedido al Gobierno fue ingresar en el fideicomiso del gasoil. El señor Presidente de la República, por su parte, nos dijo que no quería tocar algo que funcionaba bien y que estaba al máximo. Pueden verse claramente los beneficios que el fideicomiso del gasoil trajo al transporte colectivo, tanto del interior del país como a todos los ciudadanos de Montevideo, pues esto se implementó para todas las compañías de ómnibus. En este sentido, todos sabemos que actualmente ir a Maldonado y a Durazno, por ejemplo, cuesta $ 110 y $ 160 respectivamente, y en un ómnibus colectivo confortable, pues ese fideicomiso permitió una importante renovación de la flota. Ojalá que en el futuro esa renovación pueda operarse también en los taxímetros a favor de los usuarios. Reiteramos, pues, que estos son beneficios que todos podemos ver.

El señor Presidente de la República nos dijo que habría soluciones distintas, pero todas con la pretensión de ayudar a aquellos que trabajamos. En una de las primeras reuniones que mantuvimos con el doctor Vázquez insistimos en ingresar en el fideicomiso del gasoil, pero tanto él como el Ministro Rossi respondieron que no, que no había lugar para ello. Se nos dijo que se iba a presentar una solución distinta, pero solución al fin, tal como se había hecho para el sector del agro, argumentándose que cada sector tendría una solución diferente, pero buena. Por nuestra parte, creemos que no podemos ser intransigentes en querer una cosa contra viento y marea, cuando la realidad nos muestra que en todo el mundo existe el problema del combustible. Entonces, si se nos da otra solución, no con el gasoil pero sí con la nafta porque a los uruguayos les sobra -y la vamos a pagar al doble de lo que se exporta- creemos que debemos ceder, puesto que la vida nos ha demostrado que es mucho más importante ser parte de la solución que parte de los problemas. Nuestros amigos taximetristas que están en contra del fideicomiso -y que, en forma intransigente, siguen con ese proyecto del fideicomiso del gasoil al que el Gobierno dijo no- nunca han aportado otra idea o solución; siempre se han mantenido en lo mismo.

Quien habla tuvo el orgullo de presidir todas las asambleas, y en una de ellas la moción que se votó por unanimidad fue la presentada por el Presidente de la Gremial Única del Taxi, señor Óscar Dourado. En su oportunidad le dijimos que el mandato de la asamblea fue luchar por el fideicomiso del gasoil -tenemos las actas firmadas por dos asambleístas, como corresponde- o la inclusión del descuento del IVA; asimismo, no aceptábamos la propuesta del Gobierno en las condiciones dadas. Todo esto, reiteramos, fue votado por unanimidad. El Poder Ejecutivo dijo que no al fideicomiso del gasoil; también se dijo que no se podía descontar el IVA porque el taxi no paga ese tributo. Por otra parte, hacer eso llevaría a un achicamiento del salario de los trabajadores, dado que cobran el 29% del bruto y tendrían que aceptar que de él se descontara el 22%. Sin duda, entonces, esto llevaría a una reducción salarial o a un costo mayor en las tarifas, que probablemente el usuario del taxi no pueda absorber.

Hablamos y discutimos sobre todo esto con las autoridades del Ministerio de Economía y Finanzas, quienes se manifestaron negativamente; sin embargo, el señor Presidente de la República nos dijo, vía telefónica, que había llegado a una nueva propuesta, esta vez de $ 17,30 -la anterior era de $ 18,60- incluyéndose un mejoramiento en la cantidad de litros, y como muchos de los que estamos aquí presentes tenemos la responsabilidad de tomar decisiones a favor de un gremio, le dijimos que sí al doctor Vázquez, lo que fue avalado por una asamblea que tuvo lugar hace unas tres semanas y que contó con la presencia de la prensa. A esa asamblea, llevada a cabo el día 7 de junio, asistieron representantes de todas las gremiales del país; solamente faltó uno del departamento de Artigas, pero

debemos comprender que trasladarse desde el norte hasta acá es caro. Además, contamos con la presencia de dos señores Legisladores: los Diputados Eduardo Brenta, que estuvo unos minutos, saludó, constató la concurrencia de gente y se retiró, y Enrique Pintado, que si bien no participó en absoluto y no realizó ninguna apreciación de tipo personal, se quedó hasta el momento de la votación. Es importante destacar que se votó por unanimidad, en presencia de los representantes de las organizaciones de primer grado de todo el país.

FEUTAX es una Federación de Taximetristas que alberga, además de la gremial única del taxi, a cada una de las gremiales del país.

Vuelvo a decir que en esa reunión votamos por unanimidad el apoyo al fideicomiso de la nafta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sin ánimo de interrumpir a nuestros visitantes, la Presidencia quiere informarles que ya se encuentra presente la otra delegación que ha sido convocada. Por lo tanto, les pide que redondeen su exposición.

SEÑOR DOURADO.- De las otras personas que concurrirán, algunas son taximetristas y otras no -tal vez quieran serlo- pero como tienen otras profesiones y compraron un taxi, opinan.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ellas pueden opinar.

SEÑOR DOURADO.- Sí, lo pueden hacer, pero como uno lo sufre todos los días, puede decir que lo que se deben encontrar son soluciones y no problemas.

Yo nací en el año 1958, tengo 49 años de edad y mi papá tuvo taxi por sorteo en el año 1953. Yo vengo de una familia de taximetristas; me podrán hablar de muchas cosas que no sé, pero del taxi sí sé. Yo busco soluciones con trabajo, porque me gusta construir, mientras que hay gente que se dedica a destruir. De todas formas, eso será responsabilidad de ellos.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Presidencia les agradece la presencia en este ámbito.

(Se retira de Sala la primera delegación de CPATU)

(Ingresa a Sala la segunda delegación de CPATU)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a otra delegación de CPATU y a gente vinculada al negocio del taxímetro. Sabemos que acerca de este proyecto de ley ustedes tienen una opinión diferente a la que acabamos de escuchar de parte de la delegación que nos visitó anteriormente. Consideramos que para una Comisión parlamentaria que tiene a estudio una iniciativa de esta índole, no hay nada mejor que escuchar las distintas visiones que puedan existir, porque ello tendrá como directa consecuencia la aprobación de este proyecto de ley también a nivel de la Comisión de Hacienda del Senado.

Por lo tanto, les damos la palabra.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Como dirigente del taxímetro quiero decir que los taximetristas nos hemos reunido en asambleas en las que democráticamente hemos resuelto que no queremos la nafta. Consideramos que el camino que debemos adoptar para solucionar el tema de los altos costos del combustible es el de lograr un fideicomiso respecto del gasoil, o buscar otra alternativa basada en la evolución del IVA -como tiene el transporte de carga- o, quizá, implementar algún procedimiento similar al adoptado por los ómnibus, pero acorde a nuestras necesidades. Esto fue lo que se resolvió el 29 de marzo de 2007, al igual que el 23 de abril de 2008.

Las resoluciones adoptadas en ambas asambleas ratificando el camino que debíamos recorrer los taximetristas, fueron votadas prácticamente por la unanimidad de los presentes. En el año

2007 se planteó la posibilidad de la realización de un plebiscito, para que no resolvieran solamente las doscientas o trescientas personas que concurren normalmente a una asamblea, sino que lo hicieran los 3.000 taximetristas que recorren Montevideo, pero en la última asamblea de 2008 se llegó a la conclusión de que no era necesario un plebiscito porque, pasado un año, la posición seguía siendo la misma y la opinión era unánime: no había un taximetrista que quisiera el pasaje a la nafta.

A los señores Legisladores seguramente les llamará la atención esta situación, porque quien ha promovido el pasaje a la nafta ha sido el Presidente de nuestra gremial, quien justamente por ser quien es, debería representar los intereses de los asociados y del taxímetro en general. Sin embargo, en esta ocasión el Presidente de la patronal no representó los intereses y la voluntad de los taximetristas. Es por ello que un grupo de dirigentes del taxímetro -entre los cuales me incluyo- tuvimos que desmentir los dichos vertidos por el Presidente acerca de una supuesta asamblea en la que se planteó la aceptación de la nafta. Al no tratarse de una asamblea real, evidentemente esas afirmaciones carecen de legitimidad.

Este tema se trató en una fecha posterior en una asamblea a la que concurrieron 248 personas, de las cuales 246 votaron "no a la nafta", y dos a favor. El 7 de junio del corriente año -día sábado- se llamó a algunos dirigentes de distintos departamentos del interior para informarles de las negociaciones que se mantenían con el Gobierno en el tema combustible. A esa reunión informativa concurrieron representantes de ocho o nueve departamentos del interior, así como algunos personajes conocidos. En cierto momento -incluso ante la presencia de un Legislador del Gobierno- el Presidente de la patronal dio el sí al tema de la nafta e instó a levantar la mano en apoyo al Gobierno. Muchos de los taximetristas del interior presentes en el lugar levantaron la mano, no entendiendo muy bien si esa reunión era considerada una asamblea. Esta era, en principio, una reunión de trabajo. Pero ante la presencia de un Legislador, de una persona del Gobierno -el Gobierno ha planteado propuestas para ayudar al taxímetro, como lo ha hecho con el transporte colectivo y con el de carga- era un tanto embarazoso no levantar la mano. Aun así, cabe destacar que entre esas personas hubo delegados de departamentos como Maldonado y Salto que no lo hicieron.

Esa extraña situación de supuesta asamblea llevó a que se llamara a todos los medios de prensa -fueron todos los canales, y lo propio hicieron las radios- y a que el Presidente de la Patronal dijera que los taximetristas, en asamblea, habíamos aprobamos el proyecto de pasaje a la nafta. Evidentemente, se trató de una situación muy extraña.

En mi calidad de dirigente de los taximetristas, se me apersonaron muchos de ellos preguntándome cómo no les había avisado que habría una asamblea, cómo no lo supieron. Mi respuesta fue: "No hubo asamblea. Yo no les avisé ni les avisó la Patronal porque, en realidad, esta fue una reunión de trabajo con gente del interior un sábado al mediodía".

Por una costumbre personal de ir siempre a la Patronal, también lo hice ese sábado y me encontré con personas que, incluso, no conocía. Pregunté de qué se trataba y me contestaron que era una reunión de FEUTAX, a la que ingresé; estaba en nuestra Casa, la patronal de taxímetros, ubicada en Burgues 3143. Luego de un discurso bastante extenso, de dos o tres horas, sobre el tema de la nafta y sus beneficios, un dirigente de Salto que me vio en ese momento y que seguramente me conocía de algún lado, me preguntó qué opinaba acerca de este tema del cambio de matriz energética. Me disponía a explicarle lo que pensaba cuando el Presidente de la Patronal dijo que yo no tenía voz ni voto y que, a pesar de estar allí presente, no podía hablar. Comprendí, entonces, que no tenía mucho sentido que yo estuviera en esa reunión y que era un invitado no deseable allí. Eso llevó a que posteriormente se hablara de una asamblea que aprobó el sí a la nafta.

Precisamente, en el Diario Oficial del Taxímetro -que seguramente llega a los señores Legisladores- salió un aviso que decía: "Sí a la nafta". De acuerdo con la fotografía de la asamblea que aprobó el pasaje a la nafta -un Legislador habló de que había cien personas, pero debo aclarar que el anfiteatro o lugar de reunión, con toda la gente sentada en fila, podría albergar unas cuarenta o cuarenta y cinco personas, y no más, debido a sus dimensiones- contados uno por uno, hay veintinueve asistentes, de los cuales, algunos no levantaron la mano.

Esta es la situación confusa que, según creo, indujo a error al Gobierno.

En un cambio tan importante como el de la matriz energética, el Gobierno tiene dos cometidos. Por un lado, equilibrar la matriz energética y, por otro, ayudar a los transportistas, tal como lo hizo con el transporte colectivo y con el transporte de carga. Pero inducen a error al Gobierno si le dicen que una asamblea de taximetristas -a la que sólo asistieron quienes dicen que el camino es el de la nafta- por unanimidad, apoyó el cambio, cuando con la mejor de las intenciones busca una solución para el problema del taxímetro. Evidentemente, ese es el proyecto de ley que ustedes, señores Legisladores, tienen sobre su mesa.

Todos transitamos por la ciudad de Montevideo -algunos de ustedes tal vez viaje en taxímetro- y si se toman el trabajo de preguntarle a cualquier taximetrista si está de acuerdo con el pasaje a la nafta, les puedo asegurar que el 99.9% les va a decir que no quieren nada con la nafta. No es porque tengamos un problema de antipatía o simpatía con ese combustible, sino que nuestra posición se basa en el rendimiento, capacidad y conocimiento. Es el combustible que idearon los ingenieros -yo no lo soy- para este tipo de trabajo y, por eso, es impensable que un camión o un ómnibus funcionen a nafta. Eso podría ocurrir en la década de los cuarenta o de los cincuenta, pero ahora los motores que requieren más resistencia para el trabajo funcionan a gasoil. Por eso es el combustible de los vehículos como los taxímetros, que están 24 horas al día en la calle, recorriendo la ciudad, lo que es totalmente distinto al trabajo de algunos taximetristas del interior, que paran en una plaza. En la ciudad tenemos el centro, con muchos semáforos que hacen que los motores alcancen altas temperaturas, por lo que los únicos que resisten son los que funcionan a gasoil. Ese es el motivo por el que en una asamblea de 247 taximetristas, 245 dijeron “no a la nafta”, y lo mismo sucedió en otra a la que asistieron 163 taximetristas y todos dijeron “no a la nafta”. Esa es la causa y no otra; como dije, el motor a gasoil es el que nos permite trabajar.

El 18 de junio, a la una y media de la tarde, nos reunimos un grupo de taximetristas y, sin contar con los medios de comunicación lógicos, como es la radio móvil, ya que hay más de 1.500 coches de Radiotaxi Patronal -si bien soy dirigente de CPATU, no pude utilizar esos medios, por lo que nos comunicamos mediante llamadas telefónicas- juntamos a más de 300 taxis. Cabe aclarar que era víspera de feriado. En esa oportunidad nos reunimos para dar una conferencia de prensa y decirle a los medios de comunicación que el taxímetro no quería pasarse a la nafta, que habían engañado a los taximetristas y al Gobierno. En una reunión casi espontánea y sin contar con infraestructura, 300 taximetristas se reunieron a la una y media de la tarde, un día de semana y víspera de un feriado, que es cuando más se trabaja. Habrán visto que hay taxímetros que tienen logos que dicen “no a la nafta”, pero les puedo asegurar que no verán ninguno que diga “sí a la nafta”, porque la nafta no la quiere nadie. Sólo pueden querer la nafta aquellas personas que no dependan del taxímetro y tengan otro tipo de negocios. Un cambio de flota de vehículos de gasoil a nafta supone un cambio de 3.000 taxímetros en Montevideo y de más de 2.000 en el interior. Evidentemente eso llevaría a un movimiento de ventas interesante. A su vez, eso nos obligaría a un esfuerzo económico de nuestra parte, pero que no sería para nuestro beneficio.

Desde ya les agradecemos el habernos recibido, porque queríamos informarles que nosotros no queremos pasar a la nafta. Entendemos y valoramos lo que se maneja en el proyecto de ley, buscando una ayuda para los taximetristas que supone un esfuerzo del Gobierno de muchos millones de dólares, más allá de que el cambio a la nafta implique pagar otro tipo de impuestos y exista una compensación. Tuvimos una reunión en el Ministerio de Economía y Finanzas y allí se nos explicó cómo sería el pasaje y el tema económico. Sabemos que ANCAP deberá hacer un esfuerzo, así como también los particulares, ya que va a aumentar el precio de la nafta en más de $ 1. Tal vez la diferencia entre el IMESI que paga la nafta y el IVA que paga el gasoil haga que Rentas Generales no tenga que desembolsar mucho dinero, aunque es probable que igualmente deba hacerlo. Ese esfuerzo de toda la sociedad no va a redundar en un beneficio para los taximetristas.

Por nuestra parte, queremos agradecer a los señores Senadores que nos hayan recibido para informarles cuál es la realidad de los taximetristas, y qué es lo que esto representa. No se trata sólo de un grupo de dirigentes. En 2007, cuando se empezaba a hablar del tema de la nafta, en la puerta de la patronal cinco personas recogieron mil doscientas firmas que adjuntaron a una carta mediante la que se pedía al señor Presidente que no se nos obligara a pasar a nafta, y que queríamos el fideicomiso del gasoil.

Reiteró que mil doscientos taximetristas firmaron esa carta al Presidente, que luego no fue presentada porque la asamblea fue contundente en cuanto a que no se quería la nafta y que se iba a hacer un plebiscito, por lo que se entendió que era preferible mostrar, más que las mil doscientas firmas, la voluntad de los tres mil taximetristas. Sin embargo, a consecuencia de estos hechos, luego presentamos ante la Presidencia estas mil doscientas voluntades de no querer pasar a la nafta, y puedo asegurar que no hay cincuenta firmas que digan que sí lo queremos; tal vez alguna persona -por amistad o por algún compromiso- pueda llegar a firmar pero, en todo caso, le va a doler mucho firmar algo que, según su voluntad y raciocinio, no quiere.

Evidentemente, para nosotros buscar una solución al combustible es un tema gravoso. Hoy en día, de cada $ 100 que recaudamos de un viaje, se nos van casi $ 35 en combustible. Eso es algo muy difícil de sostener con un aumento del combustible y vemos que esta situación en este momento no tiene retorno pues el precio del barril aumenta día a día. Actualmente todos somos técnicos al respecto; si hace seis meses se le preguntaba a una señora cuánto valía el precio del barril no lo sabía pero ahora, dada la situación que estamos viviendo, la población conoce su precio tanto como los técnicos de ANCAP. Para el trabajo, nosotros precisamos una ayuda.

Queremos decirles que contamos con propuestas alternativas -si bien no queremos darles tanta información, si lo desean, se las haremos llegar- sobre lo que realmente precisamos los taximetristas. Nuestras propuestas no le suponen al Gobierno un esfuerzo económico tan importante como el que se realizaría en el año 2010, de cerca de US$ 50:000.000 para implementar este fideicomiso. Nuestros técnicos dicen que con menos de un 20% de esa suma es posible tener gasoil en un entorno de $ 27, lo que nos permitiría trabajar en forma razonable. No pretendemos tener un precio como el del ómnibus, ya que el mismo obedece a determinada finalidad social -nosotros somos un complemento del ómnibus- y ha dado muy buenos resultados tener un boleto bajo para que la gente de menos recursos pueda viajar en ómnibus; pero no debemos olvidar que en el taxímetro también viaja gente de pocos recursos, pues la gente de mucho dinero, evidentemente, tiene su vehículo particular. El viaje en el taxímetro lo hace, por ejemplo, una enfermera que va a dar una inyección a una persona, no puede perder tiempo y no tiene un medio de locomoción adecuado. En el interior a veces no hay ómnibus y hay que recurrir al taxímetro, pues es prácticamente el único transporte que existe en algunos departamentos. Si hiciéramos una encuesta sobre cuántas mujeres hemos llevado al Pereira Rossell a tener familia, daría algo así como tres mil, es decir que muchísimos más taxis han llevado mujeres en esa situación, que las propias ambulancias del Hospital, que serán diez o quince.

Entonces, creemos que también hay un fin social, más allá de no querer equipararnos con el ómnibus, pues somos conscientes de que es una realidad diferente.

En principio, estas son las consideraciones iniciales que quería hacer.

SEÑOR ROSADILLA.- Antes que nada, agradezco la presencia y el interés manifestados por la delegación que nos visita. Como decía el señor Presidente al inicio y como comentábamos antes de que ustedes ingresaran a Sala, creo que este es uno de los mejores mecanismos que tenemos: el de trabajar con diferentes visiones y contraposiciones de la sociedad, no porque nos interese -ya que no es bueno que una gremial tenga tensiones tan grandes como las que se han producido, de acuerdo con las versiones que nos han llegado- sino porque es bueno que haya opiniones distintas.

En realidad, tengo dos preguntas para hacer.

Dando por favorable la impresión que ustedes tienen del gremio, lo primero que se me ocurre es que este es un proyecto destinado al fracaso ya que, en la medida en que es opcional, seguramente nadie tomará esa opción. Teniendo en cuenta que no es un sistema obligatorio de adscripción a la nafta, lo peor que puede pasar es que este proyecto de ley se convierta en un papel votado sin más consecuencias.

Aclaro que estoy supliendo al Senador titular de esta Comisión, por lo que el estudio que he hecho del tema no es tan profundo.

SEÑOR PRESIDENTE.- De todas maneras, recién comenzamos a estudiarlo.

SEÑOR ROSADILLA.- Igualmente, hace más de diez días que ingresó.

En fin, quisiera saber si estoy en lo cierto. En realidad, si no hay voluntad y el gremio no considera esta posibilidad o si es un proyecto ruinoso -por decirlo de alguna manera- para quienes tienen taxi, parecería que no habría adscripciones a esta iniciativa. Quizás ustedes me dicen que tienen otro problema, que yo no veo.

En segundo lugar, debo decir que quizás me parece más interesante el otro planteo, relativo a una alternativa que podría consistir en lo siguiente. ¿Cuál es la primera preocupación? No se trata de tomar posición por tal o cual postura que tengan los taxistas en un sentido o en otro, sino de darle viabilidad a un gremio. Ustedes tienen tres o cuatro coincidencias con la delegación que recibimos anteriormente, y hay un problema a resolver, ya que no se puede continuar en la situación actual pues resulta insostenible a mediano plazo. Tiene que haber algún elemento que viabilice la continuidad de este sistema, porque en caso contrario, el espiral "aumento de precio-baja del pasaje" llevará a un angostamiento y luego a la progresiva liquidación de muchos puestos de trabajo y a servicios que se irán deteriorando.

Hay un diagnóstico, no sé si exacto, pero sí de grandes coincidencias entre las dos delegaciones que nos han visitado. También hay coincidencia entre ustedes en cuanto a valorar la actitud del Gobierno de ponerse a trabajar para buscar una solución. La diferencia más importante está en que hay quienes consideran que esta es la única solución -incluso dijeron que no tienen otra sobre la mesa- mientras ustedes manifiestan que tienen una propuesta que daría solución a esta actividad y que, eventualmente, podría ser menos onerosa para los contribuyentes, porque el Estado somos nosotros, el Gobierno sólo es el administrador.

La primera pregunta tiene que ver con una curiosidad y la segunda me importa más para conocer las bases del texto del proyecto que ustedes nos plantean. Además, hay personas acá con las que hemos compartido alguna actividad vinculada al taxi, porque con más de uno nos hemos encontrado en la calle. Por eso me resulta muy interesante conocer la respuesta de ustedes a la segunda pregunta que he hecho.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Voy a contestar al señor Senador, en primer lugar, en cuanto a lo que dijo con respecto al traspaso voluntario.

Tal como expresa la exposición de motivos, este pasaje es voluntario, pero hay una realidad que muchas veces supera a la palabra. Entonces, aspiramos -ya no como taximetrista, sino como ciudadano- a que las normas no sean letra muerta sino que realmente sean útiles para la sociedad y, en especial, para nuestro sector de actividad, que es el taxímetro. En este sentido, hay una realidad que supera la voluntad del Gobierno; en lo personal, me he referido a un plan, a personas que han encontrado en esto un negocio, lo que los taximetristas no quieren.

Con respecto al taxi no hay dos posiciones. Concurrió a este ámbito una delegación encabezada por el Presidente de la patronal, pero no representa los intereses de los taximetristas, que fueron contundentes. Es más; en las asambleas realizadas, el señor Presidente de la patronal manifestó que era bueno el cambio a la nafta y que debíamos consumir la que hoy tiene ANCAP excedentaria. En esas asambleas muchos oradores dijeron "no a la nafta", y a ellos se sumaron uno, cinco y diez trabajadores con la misma opinión. Todos hemos participado de este tipo de reuniones, sabemos cuándo hay una efervescencia, conocemos los gestos que se realizan, las caras.

Aclaro que el Presidente de la patronal conoce mucho a los taximetristas y, cuando se dio cuenta de que el camino no iba hacia una votación favorable para él, en medio de esa asamblea cambió hasta su discurso, señalando que él también decía "no a la nafta", cuando en un principio dijo que deberíamos usarla, que era una solución para los tres millones de habitantes y para el Estado, que era bueno para todos nosotros porque iba a valer $ 8.00, que era el precio a que la estaba vendiendo el Uruguay. Finalmente, el Presidente de la patronal, en la asamblea del 29 de marzo, antes de pasar

a votar, termina expresando: “Gonzalo López, mi amigo, no quiere nafta. Yo tampoco quiero nafta; es una estrategia que se usó. Vamos a votarla”. La votación salió 163 votos por la afirmativa y una abstención. Más adelante, el señor Dourado, continúa diciendo: “Pediría una cosa más, usar el plebiscito si es necesario” -quiero aclarar que yo había solicitado en la asamblea que se realizara un plebiscito, es decir que esa fue una respuesta a mi pedido- “Votamos el plebiscito, pero lo hacemos en el momento en que sea necesario, porque si lo hacemos la semana que viene, capaz que no nos sirve hacerlo; hacerlo en el momento indicado, convocando a la prensa, movilizando a la gente y trayendo tres mil taxis a la puerta”. Tal vez, como dirigente, fue un error mío el no exigir que se realizara el plebiscito en una fecha concreta, y quedó en manos de la Directiva. Ese plebiscito nunca se hizo. En realidad, después se llegó a la conclusión de que no era necesario porque nadie quería la nafta. Por ende, reitero que no hay dos posiciones sino una sola, y si nos tomamos el trabajo de preguntar a cualquier taximetrista cuál es su opinión, observaremos que todos piensan lo mismo.

Como señaló el señor Senador, si esto es voluntario, ¿en qué nos puede dañar que se elabore un proyecto de ley y que nadie se pase a él? Creo que el trabajo y esfuerzo de todos los Legisladores en votar una ley es muy importante; también creo que es importante que exista una normativa que dé una solución a los taximetristas. Sin embargo, ¿cómo podremos nosotros plantear otra, cuando hay una vigente? Evidentemente, esto coartaría la posibilidad de que existiera una ley posterior que otorgue solución al taxímetro.

Por todo esto, creo que la palabra “voluntario” es muy difícil de emplear, porque la realidad impone que no es así. ¿Por qué lo impone? Porque el Presidente de la patronal de taxímetros pidió reuniones con los concesionarios, es decir, con los importadores de los autos. El 6 de junio, en una carta firmada por el Presidente y el Secretario de la patronal, se solicita una entrevista con el Gerente General de Lestido, expresándole que los taximetristas decidieron el pasaje al fideicomiso de la nafta y que, por lo tanto, sería muy importante tener una reunión con él; y el 7 de junio se llevó a cabo la supuesta asamblea en la que se votó el pasaje a la nafta. Dourado, casi con capacidad de adivino, pudo predecir que una asamblea -por catalogarla de esa manera- iba a aprobar el pasaje a la nafta, por lo que le mandó una carta al Gerente General de Lestido planteándole qué íbamos a hacer ahora, con todos los taxis a nafta.

Aquí sucede lo siguiente. Hay varias marcas que hoy en día los taximetristas usamos y, por tanto, compramos. Durante mucho tiempo la más comprada fue Chevrolet Corsa; sin embargo, en la coyuntura actual, las dos que más se compran son Fiat y Wolkswagen. El señor Dourado es vendedor de autos Fiat, por lo que tiene una comunicación directa con los importadores. Casualmente, en este momento no hay autos Fiat a gasoil para ingresar al país. En este marco, Dourado pide una reunión al Gerente General de Lestido, importadora de la marca Wolkswagen, y le dice que los autos pasan a nafta. ¿Qué situación ocasiona esto? Supongamos que soy un importador que trae vehículos gasoleros para usar como taxis, y se me dice que se va a aprobar una norma por la cual todos los taxímetros van a pasar a nafta. A propósito de esto, recordemos que quien pide la entrevista es el Presidente de la patronal, no otra persona, o sea que supuestamente debe estar en pleno conocimiento de que los taximetristas vamos a pasar a nafta. Si Wolkswagen también decide que no habrá más vehículos gasoleros -por decirlo así- ¿acaso lo que era voluntario no se transforma en obligatorio? No vamos a tener autos, pues los que más compramos nosotros, que son Wolkswagen y Fiat, no se van a importar. Se nos podrá preguntar, por ejemplo, por qué los importadores van a escuchar eso, o por qué, si traen autos gasoleros, no se los venden a otras personas o a otro tipo de empresas. Sin embargo, la realidad hoy tiene un fuerte carácter impositivo, pues un auto Fiat, que puede valer US$ 10.000 como taxi -o US$ 12.000, si no tuviera *leasing*- vale US$ 24.000 para un particular. En consecuencia, ¿quién va a traer un auto que después va a resultar invendible? Realmente, vender un auto de ese tipo a US$ 24.000 resulta algo imposible. La realidad es que los importadores venden ese auto gasolero a un taximetrista, o no se lo venden a nadie.

En definitiva, creemos que las medidas que ha tomado el Gobierno son muy buenas. Los particulares deben dejar de consumir gasoil para lograr equilibrar la matriz energética. Esto es algo imperioso y se está llevando a cabo de manera correcta. Personalmente, creo que hoy en día nadie -ningún particular- compra un vehículo a gasoil, justamente por una razón de carácter impositivo. No soy experto en la materia, pero me parece que se ha logrado un muy buen resultado, porque prácticamente no se ven vehículos gasoleros nuevos en la calle. Reitero, pues, que se ha adoptado una medida muy buena.

Por otro lado, con relación al cambio de matriz energética, estaríamos hablando del 3% del consumo total de gasoil que se maneja en el país.

SEÑOR PRESIDENTE.- Cuando el señor Dourado estuvo en este ámbito, dijo que lo que utilizaban los taxímetros representaba un 10% o un 12% del consumo total de gasoil. Planteo esto porque desde el Ministerio de Economía y Finanzas se había manejado un porcentaje de 2.8% o 2.9%.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Por nuestra parte, siempre tuvimos como referencia un 3%. Ahora bien, en una reunión mantenida en el Ministerio de Economía y Finanzas con quienes estaban estudiando el proyecto de ley que luego fuera remitido al Parlamento -el economista Lorenzo, el ingeniero Scolieri por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y Methol- se nos hizo saber que nuestro consumo representaba un 2,8% o 2,9% del consumo total. En definitiva, tenían números muy parecidos a los que manejábamos nosotros. Pero, evidentemente, el hecho de que cambiemos la matriz energética no va a llevar a un gran nivelamiento de la misma.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cuánto gasoil se consume por mes?

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Aproximadamente 850 litros mensuales por vehículo, aunque a veces se puede llegar a los 900 litros. Aclaramos que estamos hablando de una flota de 3.000 taxímetros, en Montevideo. En este país es muy difícil tomar en cuenta los taxímetros del interior por las realidades tan diferentes que ellos tienen. Si bien allí hay cerca de dos mil unidades, algunos de ellos prácticamente recorren los mismos kilómetros que un particular, es decir, tres mil o cuatro mil kilómetros en un mes. En función de esto, su consumo es mucho menor. El consumo realmente importante se da en los taxis de Montevideo, que son los que están las veinticuatros horas del día en la calle, trabajando.

Los números que hemos venido manejando, incluso con los representantes del Ministerio de Economía y Finanzas, desde hace prácticamente un mes, nos muestran que el consumo no es mayor al 3%. Precisamente, en el mes de mayo tuvimos ocasión de hablar sobre este tema con el señor Ministro de Industria, Energía y Minería, ingeniero Daniel Martínez, a quien le manifestamos que el consumo de gasoil en los taxis oscilaba el 3%. En función de lo que nos dijo, tanto el señor Ministro -que como ex Presidente de ANCAP tiene los números muy claros- como los representantes del Ministerio de Economía y Finanzas, pudimos comprobar que no existía diferencia con los números manejados por nosotros. Por lo tanto, creemos que no somos de real significación para proceder a este cambio, más allá de los perjuicios que ello nos causaría.

Entre los perjuicios adicionales a este cambio, está el hecho de que nosotros también somos aportantes -como lo es toda la sociedad- de aproximadamente $ 2 por litro de gasoil que se paga por concepto de fideicomiso del ómnibus, lo que permite tener un precio de boleto muy bueno para la población. Entonces, si bien somos un 3% de ese consumo total, el ómnibus perderá ese 3% de aportación de parte nuestra si nos mudamos a la nafta. Si el señor Dourado habla de un 10%, será un 10% menos que tendrá el ómnibus. En lo personal, no soy tan arriesgado como para dar un porcentaje de esta magnitud, pero hablamos de un 3%, que igualmente estaría representando que ese fideicomiso que funciona tan bien pierda unos cuantos millones al año. O sea que aparte del perjuicio que tendrían los propios taximetristas con este cambio, habría otro por extensión a actividades que hoy funcionan bien.

SEÑOR PRESIDENTE.- Aquí hay dos visiones antagónicas. En la exposición de motivos se dice que "el mecanismo consiste en la constitución de un fideicomiso, cuyo capital fiduciario provendrá de rentas generales, y será financiado mayoritariamente por el aumento de la recaudación derivado del mayor consumo de un combustible más gravado como la nafta". Nosotros consultamos al señor Dourado sobre este ficto que le van a dar todos los meses, y él nos manifestó que la negociación era por unos 1.400 litros, que aparentemente terminaría siendo por 1.133 litros de nafta mensuales, o sea, un equivalente de $ 17.30.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Ese es el precio que queda por esos litros.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ahora bien, en la exposición de motivos también se dice que ese ficto "contemplará la diferencia en el costo del vehículo, mantenimientos, rendimientos, y valor residual que pudiera presentar la nueva combustión de los automotores con taxímetro y remises". Quiere decir que, aparentemente, no sólo habría una compensación económica en el negocio, sino que también les permitiría absorber mayores mantenimientos, menores rendimientos y reposición del vehículo. Incluso, a mi juicio, el artículo 4º del proyecto de ley no estaría prohibiendo ningún tipo de adelanto para aquellos que estén pagando al día de hoy una cuota por fideicomiso.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Eso lo dijo el economista Lorenzo, del Ministerio de Economía y Finanzas.

SEÑOR PRESIDENTE.- De manera que ustedes han hecho números y consideran que de esta forma ellos no mejoran.

SEÑOR SOUTO.- Quiero reafirmar un poco lo manifestado por el señor Fernández.

Nosotros no nos oponemos porque sí al cambio de matriz energética; al contrario, creemos que es necesario que en el país haya una razonable aspiración de todas las fuerzas sociales para proceder en ese sentido. El real problema es que el petróleo va a seguir subiendo; podemos sentir los coletazos que está teniendo en Europa y que, tarde o temprano, pueden llegar a repercutir en nosotros, máxime si tenemos en cuenta que no tenemos combustible. En algún momento se intentó algo con el gas -los señores Senadores lo saben mucho mejor que nosotros- sin embargo, se nos apagó la luz y quedamos por el camino.

Esas realidades son las que nos hacen pensar que la situación no se arregla buscando equilibrio en una parte de los ingresos. ¿Por qué? Porque acá lo único que se está intentando es compensar el gasto por combustible de un vehículo a nafta. Pero éste no está hecho para el trabajo; el que sí lo está es el gasolero. Por ello, tenemos el temor de que esas compensaciones teóricas no sean efectivamente ciertas y que, por el contrario, nos lleven a un caos.

En lo personal, estoy vinculado al taxímetro desde 1954 -durante veintiún años, hasta 1975, trabajé en las noches, y sigo manteniendo la misma matrícula- y entiendo que no es posible que se nos coloque nuevamente en aquella situación en que tuvimos que cambiar de nafta a gasoil porque los vehículos y el rendimiento eran otros. Insisto: este cambio no ofrece ningún beneficio para los taximetristas ni para los usuarios; no es igual a lo que se implementó, de forma brillante, en el caso de los ómnibus -donde tuve la fortuna de participar también- ya que, como era lógico, se buscó el beneficio para la gente. ¡Claro que no sólo debemos sacarle sino también otorgarle beneficios a la gente! ¿Pero qué le damos con esta propuesta? Nada. Acá lo que estamos viendo es un gran negocio de cambio de autos. No nos estamos oponiendo a que se haga algo positivo; es más, deseamos participar en todo, pero no queremos ser inmiscuidos en un gran negocio en el que nada tenemos que ver.

Perdóneseme la claridad y no le demos más vueltas: esto es un negocio de autos y nosotros no vivimos de eso sino, modestamente, del taxímetro. Aquí se ha hecho mención a salarios de $ 8.000 o $ 10.000; ¿cuánto más va percibir un taximetrista? No olvidemos, además, que pasa doce horas conduciendo y hace más de 200 kilómetros. Y todo esto, ¿quién lo considera? ¿Quién habla de esto? No tenemos trabajadores porque, como no ganan lo suficiente, se van. Estamos atentando contra la fuente de trabajo y es lo que queremos hacerles ver a los señores Senadores, a quienes mucho agradecemos que hoy nos reciban.

Esta es nuestra posición: no nos oponemos por el mero hecho de hacerlo, sino porque no tenemos claro cuáles son los resultados a obtener; si los obtuviéramos nos sentiríamos muy felices, porque lo que deseamos es que todos estemos mejor.

SEÑOR OJEDA.- Lo único que tenemos claro es que el gremio dijo "no a la nafta", y no por un capricho o por estar en contra del Gobierno, sino porque las cifras no nos dan; para que nos den se nos tendría que subsidiar la nafta a $ 11,49.

SEÑOR ROSADILLA.- Eso es imposible.

SEÑOR OJEDA.- Hay diferencias entre los cálculos del Gobierno y los nuestros. El Gobierno hablaba de 10.000 kilómetros y nosotros, en principio, de 12.000, por lo que después acordamos que fueran 11.000. Estas son las cifras que nos dieron en la reunión a la que hizo mención recién el compañero, en la que estuvieron presentes el ingeniero Scolieri y el economista Lorenzo.

Se nos dice que el rendimiento de un auto a gasoil es de 250 kilómetros con 20 litros, y ahí hay una pequeña diferencia, pero el problema es que en esa reunión se habló de 1.100 litros de nafta a $ 17.30, pero esa cantidad de combustible calculada para alrededor de 180 kilómetros. Ahí comienzan nuestras discrepancias. A nosotros el gasolero nos da 240 kilómetros con 20 litros; cuando vamos a los concesionarios nos dan un folleto muy lindo que dice que el rendimiento de un naftero es de 180 kilómetros con 20 litros, pero no dicen que el mismo se calcula en un circuito cerrado, techado y a una velocidad crucero de 90 kilómetros. Comparen eso con el rendimiento de un coche que realiza la mayoría de los viajes en un perímetro urbano de mucha congestión, en primera, segunda y tercera, frenando, con lomos de burro, despertadores, semáforos, carteles de ceda el paso, pasajes escolares y peatonales; en esas condiciones el rendimiento no puede ser el que figura en los folletos. Hemos consultado con talleristas y nos dicen que el rendimiento nunca va a ser de 180 kilómetros y que, en forma muy optimista, se podría hablar de 150 kilómetros con 20 litros, aunque hay coches que tampoco llegarían a ese rendimiento. Incluso, hay coches nuevos que a los seis o siete meses pasan de 170 kilómetros, a 165, 140 ó 135 kilómetros.

Con el taxímetro ocurre algo particular; no cualquier coche sirve, porque debe tener una cilindrada capaz de llevar, por lo menos, a tres personas de cierto peso, ya que no podemos estar eligiendo los clientes. Si se suben tres personas gordas en un Fiat nuevo, el coche no camina. Por eso, se necesitan coches de una cilindrada de 1.8 o, excepcionalmente, algún VW 1.6, porque esos autos a gasoil caminaron, aunque con los autos a nafta no tenemos ninguna experiencia. Eso arroja una diferencia global.

Los representantes del Poder Ejecutivo nos dicen que gastamos 800 litros de gasoil por mes, pero sabemos que no es así. Si bien algunos pueden gastar esa cantidad, hay gente que gasta entre 1.200 y 1.300 litros; el promedio que nos da a nosotros es de 900. Si el Poder Ejecutivo calcula el gasto de combustible en función de 800 kilómetros y de 1.100 litros a $ 17,30, con un pago en el surtidor de $ 37,04, da cierta utilidad, pero tampoco es la que precisamos; entonces, nos estaría dando pérdidas. Según estas cifras, entre $ 26,72 y la nafta subsidiada en $ 19,03, tendríamos un beneficio de $ 7.700. Esto sería, en teoría, lo que establecen las cifras del Poder Ejecutivo. Pero según nuestras cifras, estamos gastando en 11.000 kilómetros 240,20 litros, eso da 916,67 litros de gasoil y ese gasoil -llevado a 150 kilómetros- nos da que precisamos 1.466 litros de nafta. Entonces, la diferencia entre uno y otro sería los 1.466 litros de nafta si la subsidian a $ 11,49, que nos daría un beneficio de $ 13,765.

Se nos podrá decir que sacamos una buena tajada; eso es lo positivo del canje, pero con ese valor de nafta, que es ridículo. Además, nosotros tenemos gastos adicionales que hemos investigado con talleristas. Al coche gasolero hay que abrirlo -es decir, ajustar el motor- a los 600.000 ó 700.000 kilómetros, mientras que en el coche a nafta difícilmente se pasen los 200.000 kilómetros. Aclaro que estamos hablando de coches a nafta particulares, ya que no tenemos experiencia con taxímetros nafteros.

SEÑOR ROSADILLA.- Hoy mencionaba el señor Souto que hace unos cuantos años los taxis eran a nafta. Se dice que no tenemos ninguna experiencia en este sentido, pero ¿no contamos con ninguna memoria sobre, por ejemplo, cuánto gastaban?

SEÑOR SOUTO.- Lo que dice el compañero es la realidad. Un coche gasolero por tres o cuatro años no se toca y en ese período a uno de nafta no hay que hacerle menos de dos ajustes, ya que ninguno durará más de 160.000 kilómetros con buen uso.

SEÑOR ROSADILLA.- Estoy en conocimiento de que en Argentina los taxis funcionan a nafta. Me pregunto si no existe algún parámetro en ese sentido.

SEÑOR SOUTO.- Es claro que ninguno pasa los 160.000 kilómetros.

SEÑOR RODRÍGUEZ.- En Salto hay cinco taxímetros circulando a nafta; hay un muchacho que tiene un Gol 1.0 y otro que tiene un Corsa 1.6. He ido a Salto y he hablado con ellos. El hombre que tiene el Gol 1.0, que lo compró por la baja cilindrada, está desesperado porque el auto se le "arrastra" y el consumo es mayor; es más, me dijo que menos mal que trabaja solo, que no tiene empleados, y que va y viene a la parada de taxi. La persona que tiene el Corsa 1.6 -que es parecido al Corsa 1.7 que hay actualmente en la capital- le da un consumo de 9 kilómetros por litro, y 7 al empleado. Eso sucede en la ciudad de Salto, pero si yo traslado esos valores a Montevideo van a ser inferiores. O sea que la experiencia de taxis a nafta es negativa, dicho esto por las propias personas que los utilizan.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Personalmente, puedo decir que durante dos meses utilicé el auto de mi padre -él es un viejo taximetrista- y un día me preguntó cómo me daba tanto rendimiento, a lo que le contesté que era porque manejábamos diferente. En el caso del coche gasolero las diferencias son menores, porque el pie no se nota tanto; el auto a nafta es más veloz y tiene más pique, por lo que quien acelera y sale rápido, gasta más.

SEÑOR ROSADILLA.- Mi desconocimiento obedece a que nunca tuve coche y de ahí todas mis preguntas.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- En cuanto a velocidad de salida, el vehículo a nafta se diferencia notoriamente de uno a gasoil, pero ello hace que requiera más energía y, al acelerar, el consumo de combustible es mayor.

SEÑOR OJEDA.- Habíamos quedado en que si nos dieran 1.466 litros de nafta a $ 11,49, tendríamos un beneficio con respecto al gasto de gasoil de $ 13.765. Sin embargo, ese beneficio no es tal, porque el coche gasolero no tiene otros gastos adicionales y, si los tuviera, serían paralelos o similares a los del naftero. En cambio, el vehículo a nafta tendrá otros gastos más. Esos dos ajustes que estimo en 16 meses y 11.000 kilómetros por mes -o sea, 180.000 kilómetros- suponen una previsión de US$ 2.300 anuales, esto es, $ 46.000, por lo que el costo por mes sería de $ 2.875.

Hay un aumento en el seguro por dos razones. En primer lugar, hay que decir que la Intendencia Municipal autoriza el cambio de coche cada tres años, pero sabemos que es imposible hacerlo y más ahora con el costo actual de los gasoleros, si es que queremos venderlo. En mi caso particular, tuve que quedarme con el coche porque me ofrecían por él US$ 1.800. El seguro del coche lo mantenemos, en promedio, cinco o seis años y a veces algunos más. Sabido es que el seguro, a medida que el coche es más antiguo, va bajando con respecto a los nuevos. Entonces ahí hay un mayor costo. Sin embargo, también lo habrá -porque ya lo están estudiando las compañías de seguros; me extraña que el señor Dourado no lo haya dicho- porque es mucho mayor el riesgo, pues el automóvil a nafta circulará mucho más rápido y tendrá una mayor siniestralidad. Eso es evidente, porque si se conduce a 60 kilómetros por hora se puede frenar, pero no -o lo hará en menor medida- si se va a 80 kilómetros de velocidad. Como decía, ya se está estudiando un aumento en ese sentido. El incremento al pasar de un coche de dos años de antigüedad a uno nuevo es de $ 1.500. El aumento por siniestralidad que se está estudiando ahora sería de 10% ó 15%, por lo que estimo que serían $ 467.

Al tener más ajustes, debemos permanecer más tiempo parados, dependiendo del taller al que llevemos el coche. Antes la patronal prestaba un motor mientras nos arreglaban nuestro coche, pero ahora se pierden diez días entre que lo reparan y se realiza el ablande. Si calculamos esos días a una recaudación de $ 100.000 mensuales, nos da que estamos perdiendo $ 33.000. A eso hay que agregar los días que tenemos que pagar al empleado. Existe una reglamentación según la cual al empleado se le puede pagar un jornal de $ 142, pero eso es imposible y me parece que no es razonable, aunque hay mucha gente a la que le pagamos así; no quiero generalizar para un lado ni

para el otro. Nosotros calculamos el promedio de los últimos seis meses, por ejemplo, y constatamos que se pague un jornal acorde con eso.

Estimo que nuestra pérdida es de $ 2.083 mensuales, más los viáticos de dos empleados, a los que, teóricamente, se le puede sumar un suplente -con lo que estaríamos hablando de sesenta días de trabajo- que serían $ 1.542. A esta altura, estamos hablando de $ 8.767 de más por pretender un coche a nafta.

Por otra parte, hay que tener en cuenta la amortización del vehículo. En este momento, si queremos un coche a nafta debemos poner US$ 10.000 más; si concretamos un *leasing*, esa cifra implica US$ 250 a tres años, lo que significa que constantemente estaremos pagando $ 5.000, a lo que habría que sumar los ajustes. En definitiva, estamos en $ 13.767, que es el valor equivalente. Llevé, pues, el valor nafta a $ 11,49 -es posible que esto haya llamado la atención- para encontrar un punto de equilibrio.

En su momento, nosotros pedimos que se nos diera una mano, porque el tema de la recaudación venía bravo, así como los beneficios que le podíamos ofrecer al empleado, que son pocos. En este sentido, entonces, solicitamos ayuda al Gobierno y se habló de que se nos beneficiara con el gasoil a $ 21, siendo que en aquel momento estaba a $ 27. Estas cifras no tenían nada que ver con el IVA ni con ninguna otra cosa; simplemente, nosotros hicimos la multiplicación de 5 por 900, que da $ 4.500 y, como ayuda, en aquel momento nos servía.

Sin embargo ahora, con todo esto, no recibimos ninguna ayuda sino que lo que logramos, simplemente, es empardar la situación. Estamos pidiendo al Gobierno una nafta a $ 11,49 para quedar igual que estamos ahora.

Entonces, me parece que no está siendo útil el esfuerzo que está haciendo el Gobierno y la pérdida de tiempo es de ustedes y nuestra. Además, hay que tener en cuenta el nerviosismo que hoy tienen los empleados, porque ya hay gente que está hablando de instaurar las ocho horas; un empleado no trabaja por ocho horas -lo hace por doce- porque no le rinde, por lo que ellos mismos están planteando exigencias en ese sentido. Es posible que ustedes tengan conocimiento de esto por lo conversado en el último Consejo de Salarios, en el que se incluyeron algunas horas extra en el medio, y también por eso se "inventó" -dicho esto entre comillas- el jornal. ¿Por qué? Porque al obrero le tenemos que asignar doce horas. ¿Por qué no estaba sucediendo esto? Porque sabíamos que después venían los reclamos. Si nosotros les pagábamos cuatro horas extra -que eran ocho horas reales- era como si trabajaran quince días y tuvieran otro tanto de licencia.

En definitiva, como decía, con estas cifras sólo estamos empardando la situación. Si quisiéramos un beneficio para nosotros, tendríamos que hacer un costeo todavía más bajo.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Ustedes entienden que esto no es conveniente, que los números no cierran y que no hay viabilidad económica?

SEÑOR OJEDA.- Cuando nosotros decimos "no a la nafta", es referido a estas condiciones. No obstante, es muy difícil llegar a condiciones que sean buenas para nosotros y también para el Gobierno, porque estamos hablando de $ 11,49 sin ningún beneficio para nosotros. Esto es lo que queremos dejar en claro.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Como muy bien señaló el señor Ojeda, para quedar igual que con el gasoil, precisaríamos que la nafta estuviera a $ 11,49; es decir que para tener una ayuda real como la obtenida por el transporte colectivo y el de carga, la nafta debería valer $ 10, $ 9 u $ 8, y de ninguna manera nosotros podemos pedirle eso al Gobierno. ¿Por qué? Porque cada peso que se baje sobre los $ 17,30, que es el valor que establece el proyecto de ley actual del Gobierno, con 1.100 litros -nosotros hablamos de 1.466 litros a $ 11,49- resulta un disparate desde el punto de vista económico y del esfuerzo que el Estado tendría que hacer para llegar a ello. Cuando la propuesta del Gobierno era de $ 18,00, habíamos estudiado que cada peso que bajara el Gobierno implicaría US$ 3:000.000 más que tendrían que salir del Estado, es decir, de todos nosotros. Si ponemos US$ 3:000.000 para bajar de $

17 a $ 16, luego a $ 15, a $ 14, a $ 13, a $ 12, a $ 11, estaríamos hablando de US$ 18:000.000 más, sólo para quedar nosotros igual que con el gasoil, en algo que no conocemos, que nos genera inseguridad y problemas, porque nuestros empleados no quieren trabajar con la nafta. A su vez, para tener una ayuda, tal vez deberíamos empezar a pedir US$ 6:000.000 más.

Ahora bien, si desarrolláramos un método o fórmula para lograr la devolución del IVA al gasoil, por ejemplo, la cifra -hablando objetivamente- no superaría los US$ 8:000.000. Y por cada $ 2 que pedimos bajar la nafta, ya tenemos ese subsidio. De esta manera, estaríamos usando nuestro combustible de trabajo, el que precisamos, que es el gasoil. Esta es la razón por la cual no queremos la nafta.

El señor Senador Rosadilla ha dicho, correctamente, que se trata de algo voluntario. Ahora bien, ¿a cambio de qué vamos a exigir a la sociedad toda, al Estado y al Gobierno, que hagan un esfuerzo de muchos millones de dólares, y a cambio de qué vamos a decir a los particulares que el precio de la nafta tendrá que aumentar un peso o más? ¿Qué vamos a ofrecer a cambio? ¿Una rebaja en la tarifa? No, porque no podemos.

Pero, además, pensemos en lo siguiente. Si el valor de la nafta llegara a ubicarse en $ 10 u $ 11, es claro que el Gobierno podría pedirnos que hiciéramos un esfuerzo por bajar la tarifa. Como muy bien dice el señor Senador Rosadilla, se trata de algo voluntario, pero habrá autos a gasoil que no podrán bajar la tarifa porque ellos no tienen ningún subsidio y, de esta manera, podría llegar a darse la situación -insostenible- de que hubiera dos tarifas. Por mi parte, pregunté a las autoridades del Ministerio de Economía y Finanzas si eso era algo posible -pues, como se sabe, las tarifas de taxis son fijadas por esa Cartera- a lo que se me respondió que no, que era imposible. Así pues, como decíamos, habrá coches a gasoil a los que se les pedirá que bajen la tarifa, cosa que no van a poder hacer, y al mismo tiempo habrá coches a nafta -a un precio de $ 9 o $ 10 el litro, lo que es imposible pedir- que sí podrán bajar la tarifa. Esto sería algo totalmente alocado, imposible de que ocurra en la práctica. Lo que caracteriza al taxímetro, justamente, es tener una tarifa -es lo que nos diferencia de otros sistemas de trabajo- y aquí se daría un sistema diferente, por el que habría dos tarifas distintas en el taxímetro. Sin lugar a dudas, se trata de algo inviable.

SEÑOR ROSADILLA.- Me gustaría que se hablara un poco sobre la propuesta que se tiene, pues creo que ese punto es, justamente, el más interesante.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Nuestra propuesta se basa en buscar el fideicomiso del gasoil en una forma diferente al del ómnibus. No pedimos pagar lo que paga este último, alrededor de $ 16 o $ 17, pero entendemos que un precio de $ 26 en el gasoil sería algo razonable.

La otra alternativa -sobre la que ya hemos hablado- sería buscar la devolución del IVA al gasoil.

Estas serían las dos opciones que tenemos para lograr esa ayuda que tanto estamos precisando los transportistas.

SEÑOR OJEDA.- Inclusive, podemos hacer llegar nuestras propuestas por escrito en los próximos días.

Me gustaría agregar una última acotación, relacionada con los cálculos a los que nos hemos referido en la tarde de hoy. Concretamente, se nos dijo que ese precio de $ 17,30 no será incrementado forzosamente en función de lo que aumenten las naftas; esto significa que puede ser mayor o menor, y si fuera menor se achicaría aún más la torta, por decirlo de algún modo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos mucho su presencia en la tarde de hoy.

(Se retira de Sala la delegación)

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

- "Solicitud de audiencia de la Gremial Única del Taxi. Firman, en representación de la misma, su Presidente, el señor Óscar Dourado, y su Secretario, el señor Alberto Gómez, a efectos de abordar el tema sobre el proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se crea un fideicomiso para financiar el cambio de combustible de la flota de taxi de gasoil a nafta.

- Solicitud de audiencia también de la Gremial Única del Taxi, Centro de Propietarios de Automóviles con Taxímetro del Uruguay (CPATU), en este caso en representación de la misma los señores Dr. Alejandro Fernández, Sra. Esperanza Pereira y los señores taximetristas Walter Ojeda y Gabriel Rodríguez.

- Solicitud de audiencia de la Asociación de Funcionarios de la Dirección Nacional de Transporte a efectos de fundamentar su propuesta de modificación de algunos artículos del Presupuesto que tienen que ver con la creación del órgano de control de transporte de carga. Se adjunta parte de la versión taquigráfica de la sesión de la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda de la Cámara de Representantes, en la cual se expuso el tema.

- Proyecto de ley aprobado por la Cámara de Representantes por el que se designa con el nombre 'Ingeniero Eladio Dieste' al tramo de la Ruta Nacional Nº 11 comprendido entre el kilómetro 163.500 y su cruce con la Ruta Interbalnearia".

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

Así se hace. Es la hora 17 y 06 minutos)